



Datum van
inontvangstneming

:

24/01/2013

IP81
Raad
van State

CURIA GREFFE Luxembourg	
Entrée	19 NOV. 2012

C-521/12 - 1

201110075/1/R4 en

201201853/1/R4.

Datum uitspraak: 7 november 2012

Ingeschreven in het register van het Hof van Justitie onder nr. <u>920.506</u>	
Luxemburg, <u>20-11-2012</u>	
Fax / E-mail: _____	De Griffier, voor deze
Neergelegd op: <u>19.11.12</u>	<u>Maria Manuela Ferreira</u> Hoofdadministrateur

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Verwijzingsuitspraak in het geding tussen:

1. T.C. Briels, wonend te Vught,
2. M. Briels-Loermans, wonend te Vught,
3. R.L.P. Buchholtz, wonend te Boxtel, de stichting Stichting A2-Platform Boxtel en Omstreken, gevestigd te Boxtel, en anderen (hierna: Buchholtz en anderen),
4. H.W.G. Cox, wonend te Vught,
5. G.P.A. Damman, wonend te Vught,
6. P.A.M. Goevaers en anderen, allen wonend te Best,
7. J.H. van Haaren en L.S.P. Dijkman (hierna tezamen en in enkelvoud: Van Haaren), beiden wonend te Vught,
8. R.A.H.M. Janssen, wonend te Esch, gemeente Haaren,
9. M.M. van Lanschot, wonend te Vught,
10. J.E.A.M. Lelijveld en anderen, allen wonend te Vught,
11. A. Mes en anderen, allen wonend te Eindhoven,
12. A.J.J. Michels, wonend te Best, de vennootschap onder firma V.O.F. Isphording, gevestigd te Best, en anderen (hierna: Michels en anderen),
13. M. Peijnenborg en S. Peijnenborg-van Oers (hierna tezamen en in enkelvoud: Peijnenborg), beiden wonend te Vught,
14. G. Oude Elferink, wonend te Vught,
15. W. Punte en P.M. Punte-Cammaert (hierna tezamen en in enkelvoud: Punte), beiden wonend te Vught,

16. Stichting Reinier van Arkel, gevestigd te 's-Hertogenbosch,
17. M.P.F.J.M. van Rensch, wonend te Vught,
18. E. de Ridder, wonend te Vught,
19. W.C.M.A.J.G. van Rijckevorsel en M. van Rijckevorsel-van Asch van Wijck (hierna tezamen en in enkelvoud: Van Rijckevorsel), beiden wonend te Vught,
20. de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant, gevestigd te Boxtel, en de stichting Stichting Boom en Bosch, gevestigd te 's-Hertogenbosch (hierna: Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant en anderen),
21. de stichting Stichting Overlast A2 Vught en omstreken, gevestigd te Vught,
22. De Streekraad Het Groene Woud en De Meierij (hierna: De Streekraad),
23. A.C.M.W. Teulings, wonend te Vught, en de stichting Stichting Bleijendijk, gevestigd te Vught (hierna tezamen en in enkelvoud: Teulings),
24. M. Tilman (hierna: Tilman), wonend te Vught,
25. de vereniging Vereniging van Eigenaars Appartementengebouw De Heun I, gevestigd te Vught, en anderen (hierna tezamen en in enkelvoud: VvE De Heun),
26. M.C.T. Veroude, wonend te Boxtel,
27. E.J.A.M. Widlak, wonend te Veldhoven, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Van Roosmalen Sales B.V., gevestigd te Best, en anderen (hierna: Widlak en anderen),
28. M.A.A. van Kessel, wonend te Best, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Bricorama B.V., gevestigd te Breda, en anderen (hierna: Van Kessel en anderen),

appellanten,

en

de minister van Infrastructuur en milieu,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 6 juni 2011 heeft de minister krachtens artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet (zoals dat destijds luidde), het tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven (hierna: tracébesluit) vastgesteld. Dit besluit is op 16 augustus 2011 ter inzage gelegd.

Tegen dit besluit hebben Briels, Briels-Loermans, Buchholtz en anderen, Cox, Damman, Goevaers en anderen, Van Haaren, Janssen, Van Lanschot, Lelijveld en anderen, Mes en anderen, Michels en anderen, Peijnenborg, Oude Elferink, Punte, Stichting Reinier van Arkel, Van Rensch, De Ridder, Van Rijckevorsel, Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant en anderen, Stichting Overlast A2, De Streekraad, Teulings, Tilman, VvE Heunpark en Veroude tijdig beroep ingesteld.

De minister heeft een verweerschrift ingediend.

Bij besluit van 25 januari 2012 heeft de minister krachtens artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet het tracébesluit gewijzigd (hierna: wijzigingsbesluit).

In reactie daarop hebben Briels, Briels-Loermans, Damman, Goevaers en anderen, Van Haaren, Lelijveld en anderen, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant en anderen, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman hun beroepen aangevuld.

Widlak en anderen en Van Kessel en anderen hebben beroep ingesteld tegen het wijzigingsbesluit.

Een aantal partijen en de minister hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 26 en 27 maart 2012, waar een aantal partijen is verschenen of zich heeft doen vertegenwoordigen. Ook de minister heeft zich ter zitting doen vertegenwoordigen. Voorts is ter zitting het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Boxtel, vertegenwoordigd door P. Bezemar, als partij gehoord.

De Afdeling heeft partijen medegedeeld dat het onderzoek is heropend en dat zij voornemens is het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: het Hof van Justitie) te verzoeken bij wijze van prejudiciële beslissing uitspraak te doen op voor te leggen vragen. De tekst van deze vragen is in concept aan partijen voorgelegd.

De minister en de Stichting Overlast A2 hebben een reactie gegeven.

Overwegingen

Het tracébesluit

1. Het tracébesluit voorziet – samengevat weergegeven – in de wijziging van de Rijksweg A2 tussen aansluiting Veghel en knooppunt Ekkersweijer. Aansluitend wordt de Rijksweg A58 gewijzigd tussen knooppunt Ekkersweijer en aansluiting Ekkersrijt op de A58. Bij het besluit zijn tevens voor een aantal woningen waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de A2 (hierna: hogere waarden) vastgesteld.

Het wijzigingsbesluit

2. Het wijzigingsbesluit behelst een gewijzigde vaststelling van een aantal hogere waarden. Daarnaast is onder meer de lengte en de hoogte van een geluidscherm langs de westzijde van de A2 ter hoogte van Best aangepast, zijn enkele tracékaarten gewijzigd vastgesteld, is een houtwal – mitigerende maatregel – geprojecteerd en is het aantal hectare te verwijderen houtopstand en het aantal te verwijderen individuele bomen gewijzigd vastgesteld.

Het wijzigingsbesluit is een besluit in de zin van artikel 6:18, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Ingevolge artikel 6:19, eerste lid, worden de beroepen tegen het tracébesluit geacht mede te zijn gericht tegen het wijzigingsbesluit, nu dat besluit niet aan de beroepen tegemoet komt.

Ontvankelijkheid

3. De minister stelt zich op het standpunt dat het beroep van Janssen niet-ontvankelijk is, omdat hij geen zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren heeft gebracht.

3.1. Ingevolge artikel 12, derde lid, van de Tracéwet, gelezen in samenhang met de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Awb, wordt het ontwerp van het tracébesluit ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht door een ieder.

Ingevolge artikel 6:13 van de Awb, voor zover hier van belang, kan geen beroep worden ingesteld door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijzen als bedoeld in artikel 3:15 naar voren heeft gebracht.

3.2. Het ontwerp-tracébesluit is met ingang van 18 augustus 2010 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Mede gezien het verhandelde ter zitting moet ervan worden uitgegaan dat Janssen digitaal noch gedurende de informatiebijeenkomsten in Vught en Boxtel een zienswijze over het ontwerp-tracébesluit naar voren heeft gebracht. Janssen heeft niet aannemelijk gemaakt dat hem dit redelijkerwijs niet kan worden verweten. Gelet hierop is zijn beroep niet-ontvankelijk.

4. De minister stelt zich op het standpunt dat de beroepen van Goevaers en anderen, Van Lanschot, Mes en anderen, Peijnenborg en Oude Elferink slechts ontvankelijk zijn voor zover zij beroepsgronden aanvoeren over de ten opzichte van het ontwerptracébesluit gewijzigde onderdelen, nu zij geen zienswijze over het ontwerptracébesluit naar voren hebben gebracht.

4.1. Zoals vermeld in rechtsoverweging 3.2. is het ontwerptracébesluit met ingang van 18 augustus 2010 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Goevaers en anderen, Van Lanschot, Mes en anderen, Peijnenborg en Oude Elferink hebben geen zienswijze over het ontwerptracébesluit naar voren gebracht.

4.2. Voor zover Goevaers en anderen beroepsgronden aanvoeren over het te plaatsen geluidscherm ter hoogte van de woonwagenstandplaats Terraweg te Best, kan aan hen redelijkerwijs niet worden verweten dat zij daarover geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, nu het tracébesluit op dit onderdeel gewijzigd is vastgesteld ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Het beroep van Goevaers en anderen is in zoverre ontvankelijk.

4.3. Voor zover Van Lanschot beroepsgronden aanvoert over het te vervallen geluidscherm ter hoogte van Maurick te Vught, kan aan hem redelijkerwijs niet worden verweten dat hij daarover geen zienswijze naar voren heeft gebracht, nu het tracébesluit op dit onderdeel gewijzigd is vastgesteld ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Het beroep van Van Lanschot is in zoverre ontvankelijk.

4.4. Voor zover Mes en anderen beroepsgronden aanvoeren over het aspect geluid, kan aan hen redelijkerwijs niet worden verweten dat zij daarover geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, nu in het tracébesluit voor de woning gelegen aan de Dieppelaan 12 te Eindhoven een hogere waarde van 58 dB op 7,5 m hoogte is vastgesteld ten opzichte van het ontwerptracébesluit. Het beroep van Mes en anderen is in zoverre ontvankelijk.

4.5. Voor zover Peijnenborg en Oude Elferink beroepsgronden aanvoeren over het ophogen met één meter van het gehele bestaande geluidscherm ter hoogte van de Boxtelseweg te Vught, kan aan hen redelijkerwijs niet worden verweten dat zij daarover geen zienswijze naar voren hebben gebracht, nu het tracébesluit op dit onderdeel gewijzigd is vastgesteld ten opzichte van het ontwerptracébesluit. De beroepen van Peijnenborg en Oude Elferink zijn in zoverre ontvankelijk.

5. De minister stelt dat het beroep van Michels en anderen, voor zover dat is ingesteld door J.J.A.M. Isphording, niet ontvankelijk is met betrekking tot de zichtbaarheid van de reclamemast, omdat hij over de reclamemast geen zienswijze naar voren heeft gebracht.

5.1. Zoals vermeld in rechtsoverweging 3.2. is het ontwerptracébesluit met ingang van 18 augustus 2010 voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. J.J.A.M. Isphording heeft tijdig een zienswijze naar voren gebracht

over onder meer visuele hinder en geluidhinder als gevolg van het in de nabijheid van zijn woning, gelegen aan de Bosseweg 33 te Best, geprojecteerde geluidscherm aan de westzijde van de A2 tussen km 138,800 en km 140,420. De beroepsgrond over de zichtbaarheid van de reclamemast is gerelateerd aan dat geluidscherm, nu J.J.A.M. Isphoring aanvoert dat door het geluidscherm de reclamemast niet meer zichtbaar is vanaf de A2.

Binnen de door de wet en de goede procesorde begrensde mogelijkheden, staat geen rechtsregel eraan in de weg dat bij de beoordeling van het beroep gronden worden betrokken die na het nemen van het bestreden besluit zijn aangevoerd en niet als zodanig in de uniforme openbare voorbereidingsprocedure met betrekking tot het desbetreffende besluitonderdeel naar voren zijn gebracht. De conclusie is dat het beroep van Michels en anderen ontvankelijk is.

6. De minister stelt dat De Streekraad ingevolge artikel 1.4 van de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) geen beroep kan instellen tegen het tracébesluit, zodat zijn beroep niet-ontvankelijk moet worden verklaard. Daartoe voert de minister aan dat De Streekraad door provinciale staten en gedeputeerde staten van Noord-Brabant bij het Reglement De Streekraad Het Groene Woud en de Meierij is ingesteld en als commissie overeenkomstig artikel 82 van de Provinciewet is aan te merken als orgaan van de provincie Noord-Brabant.

6.1. Ingevolge artikel 1.4 van de Chw kan in afwijking van artikel 8:1, eerste lid, van de Awb een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep instellen tegen een besluit, indien dat besluit niet is gericht tot die rechtspersoon of tot een orgaan van die rechtspersoon, onderscheidenlijk tot dat bestuursorgaan of tot de rechtspersoon waartoe dat bestuursorgaan behoort.

6.2. De Streekraad is door provinciale staten en gedeputeerde staten van Noord-Brabant, voor zover het betreft hun eigen te onderscheiden bevoegdheden, bij de regeling Reglement De Streekraad Het Groene Woud en De Meierij Noord-Brabant (hierna: regeling) ingesteld. De regeling is onder meer gebaseerd op artikel 82 van de Provinciewet. In artikel 82 van de Provinciewet is bepaald dat provinciale staten of gedeputeerde staten andere commissies dan bedoeld in de artikelen 80, eerste lid, en 81, eerste lid, kunnen instellen. De Streekraad is derhalve een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan. Nu het tracébesluit niet een tot De Streekraad dan wel de provincie Noord-Brabant gericht besluit is, kan De Streekraad tegen dit besluit geen beroep instellen. Het beroep van De Streekraad is derhalve niet-ontvankelijk.

Procedurele aspecten

7. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman betogen dat niet aan het bepaalde in artikel 12, tweede lid, van de Tracéwet is voldaan nu

het ontwerptracébesluit niet aan de onder a en b van dit artikellid genoemde betrokkenen is verzonden.

7.1. De minister heeft aan betrokkenen een brief verzonden met daarin de uit het akoestisch onderzoek voortvloeiende hogere waarden op grond van de Wet geluidhinder. Tevens heeft hij in deze brief een verwijzing opgenomen naar de vindplaats waar de stukken digitaal kunnen worden geraadpleegd en is de mogelijkheid om de stukken telefonisch op te vragen vermeld. Voorts heeft de minister bij deze brief de kennisgeving van het ontwerptracébesluit gevoegd.

7.2. Ingevolge artikel 12, tweede lid, van de Tracéwet zendt de minister het ontwerptracébesluit, indien het hogere waarden bevat voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot en met 87i of 106d tot en met 106h van de Wet geluidhinder, aan:
a. de gebruikers van de woningen of de woonwagenstandplaatsen, het bevoegd gezag van scholen en de directies van ziekenhuizen, verpleeghuizen en andere gezondheidszorggebouwen waarvoor een hogere waarde wordt bepaald;
b. de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen indien het betrekking heeft op scholen.

Ingevolge het vierde lid kan de minister in afwijking van het tweede lid, aanhef en onder a, indien de omvang van het ontwerptracébesluit daartoe aanleiding geeft, volstaan met eenieder van de in het tweede lid, onder a, bedoelde personen de strekking van het ontwerptracébesluit mee te delen en de onderdelen van het ontwerptracébesluit die voor betrokkene redelijkerwijs van belang zijn, toe te zenden.

7.3. Gelet op het bepaalde in artikel 12, vierde lid, van de Tracéwet ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister de betrokkenen op een zodanig gebrekkige wijze kennis heeft gegeven van de vastgestelde hogere waarden dat daarin een aanleiding moet worden gevonden om het tracébesluit te vernietigen.

De beroepsgrond faalt.

8. Damman, Van Haaren en Van Rijckevorsel hebben hun stelling dat de minister procedurele fouten heeft gemaakt met betrekking tot de kennisgeving van het ontwerptracébesluit waardoor zij ernstig in hun belangen zijn geschaad, ook ter zitting, niet nader geconcretiseerd. Reeds hierom faalt de beroepsgrond.

9. Lelijveld en anderen en Punte voeren aan dat de terinzagelegging van het ontwerptracébesluit en het tracébesluit ten onrechte in de zomerperiode hebben plaatsgevonden. Volgens Punte is dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

9.1. Het ontwerptracébesluit heeft van 18 augustus 2010 tot en met 28 september 2010 ter inzage gelegen en het tracébesluit van 16 augustus 2011 tot en met 27 september 2011.

De Tracéwet noch de Awb verzet zich tegen het in vakantieperioden ter inzage leggen van besluiten. Gelet hierop bestaat geen

grond voor het oordeel dat de minister op dit punt onzorgvuldig heeft gehandeld.

De beroepsgrond faalt.

10. Cox, Van Haaren en Van Rensch voeren aan dat de minister onvoldoende is ingegaan op de door hen naar voren gebrachte zienswijzen. In dit verband voert Cox aan dat de Nota van Antwoord moeilijk te doorgronden is.

10.1. Uit de Nota van Antwoord blijkt dat de minister op de zienswijzen van Cox en Van Haaren is ingegaan. Tevens blijkt uit de Nota van Antwoord dat de minister op de door Van Rensch naar voren gebrachte zienswijzen bij brieven van 15 september 2010 en 23 september 2010 heeft gereageerd. Daarbij heeft de minister ervoor gekozen om ter wille van de leesbaarheid en de overzichtelijkheid – net als bij de weerlegging van de zienswijzen van anderen – de kernpunten van de zienswijzen van Cox, Van Haaren en Van Rensch weer te geven en daarop te reageren.

De Tracéwet noch de Awb verzet zich ertegen dat de minister de zienswijzen in de Nota van Antwoord samengevat weergeeft en beantwoordt. Dat de minister in de Nota van Antwoord niet afzonderlijk is ingegaan op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze is ontoereikend voor het oordeel dat de minister niet een zorgvuldige belangenafweging heeft gemaakt.

10.2. De minister heeft de Nota van Antwoord aan degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht toegézonnen. Iedere zienswijze heeft een uniek nummer gekregen, zodat degenen die een zienswijze naar voren hebben gebracht het antwoord op hun zienswijze in de Nota van Antwoord kunnen terugvinden. Gelet hierop is de Nota van Antwoord naar het oordeel van de Afdeling voldoende duidelijk.

10.3. Voor zover Van Rensch bij brieven van 20 oktober 2010 en 8 november 2010 zienswijzen naar voren heeft gebracht, overweegt de Afdeling dat deze zienswijzen naar voren zijn gebracht buiten de in artikel 3:16, eerste lid, van de Awb genoemde termijn. Daargelaten de vraag of de minister de termijn om zienswijzen naar voren te brengen heeft verlengd, heeft een dergelijke verlenging niet tot gevolg dat deze zienswijzen geacht kunnen worden tijdig naar voren te zijn gebracht nu het een bestuursorgaan niet vrij staat om de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen te verlengen.

10.4. De beroepsgrond faalt.

11. Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant en anderen betogen dat uit de Nota van Antwoord niet blijkt dat naar aanleiding van hun zienswijze een heroverweging van het ontwerp-tracébesluit heeft plaatsgevonden. Volgens hen is dit in strijd met de wet.

11.1. Uit de Nota van Antwoord blijkt dat de minister op de zienswijze van Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant en anderen is ingegaan en naar de door hen voorgestelde aanpassingen heeft gekeken. Dat

de minister aan de zienswijze van Vereniging tot Behoud van het Groene Hart van Brabant en anderen niet tegemoet is gekomen, betekent niet dat geen heroverweging heeft plaatsgevonden en het tracébesluit in strijd is met de Tracéwet dan wel de Awb.

De beroepsgrond faalt.

12. Punte voert aan dat het tracébesluit door de technische en juridische taal moeilijk te begrijpen is, waardoor hij niet adequaat heeft kunnen reageren. Volgens hem is dit slechts mogelijk met behulp van rechtsbijstand. Dit is in strijd met artikel 6 van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (hierna: EVRM), aldus Punte.

12.1. Artikel 6 van het EVRM bepaalt onder meer dat een ieder bij het vaststellen van zijn burgerlijke rechten en verplichtingen recht heeft op een eerlijke en openbare behandeling van zijn zaak. Anders dan Punte kennelijk meent vloeit hieruit echter geen verplichting voort om de nationale rechterlijke procedure zodanig in te richten dat deze in alle gevallen zonder deskundige juridische bijstand kan worden gevoerd. Als Punte van mening is dat hij, vanwege de complexiteit van de zaak, daarover niet met voldoende kennis van zaken kan procederen bij de rechter, kan door hem zonodig deskundige bijstand worden betrokken. De Afdeling ziet gezien het voorgaande geen aanleiding voor het oordeel dat zich in dit geval een schending van artikel 6 van het EVRM heeft voorgedaan.

De beroepsgrond faalt.

13. Oude Elferink voert aan dat na het nemen van het tracébesluit hem ten onrechte niet de mogelijkheid is gegeven om eerst een zienswijze naar voren te brengen alvorens beroep in te stellen.

13.1. De minister heeft, voor zover hier van belang, aanleiding gezien om het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit te wijzigen door het geluidscherm tussen km 122,885 en km 123,252 in zijn geheel met één meter op te hogen. Dit gedeelte bevindt zich ter hoogte van de woning van Oude Elferink.

Gezien het karakter van deze wijziging betreft dit in relatie tot hetgeen met het tracébesluit wordt mogelijk gemaakt, een wijziging van ondergeschikte aard. Een dergelijke wijziging in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit betekent niet dat een nieuw ontwerp-tracébesluit moest worden vastgesteld en ter inzage gelegd. Noch de op de voorbereiding van het tracébesluit van toepassing zijnde afdeling 3.4 van de Awb noch enige andere rechtsregel of –beginsel verplicht de minister ertoe om in een dergelijk geval opnieuw een ontwerp-tracébesluit ter inzage te leggen wanneer het voornemen bestaat om bij het nemen van het tracébesluit gedeeltelijk van het ontwerp-tracébesluit af te wijken.

13.2. Naar aanleiding van hetgeen Oude Elferink aanvoert over een andere wijze van invulling geven aan het besluitvormingsproces dan ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit in de Tracéwet en de Awb was neergelegd, overweegt de Afdeling dat dit, wat daar verder ook van zij, geen gevolgen heeft voor de rechtmatigheid van de gevolgde wettelijke procedure

en het tracébesluit.

De beroepsgrond faalt.

14. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat de in het wijzigingsbesluit opgenomen wijzigingen over de verwijdering van bos, bomen en struiken, geen wijzigingen van ondergeschikte aard zijn. Volgens hen kan niet worden uitgesloten dat de invloed van de wijzigingen op de beschermde soorten en het beschermde gebied aanzienlijk zullen zijn en dat belangrijke landschappelijke, natuur en archeologische waarden nog verder verloren zullen gaan. In dit verband voeren zij aan dat geen aanvullend onderzoek is verricht en dat de aan het tracébesluit ten grondslag gelegde onderzoeken uitgaan van een geheel andere feitelijke situatie. Afdeling 3.4 van de Awb kon derhalve volgens hen niet buiten toepassing worden gelaten bij de voorbereiding van het wijzigingsbesluit.

14.1. Ingevolge artikel 14, eerste lid, van de Tracéwet kan de minister, indien het een wijziging van ondergeschikte aard betreft, afdeling 3.4 van de Awb buiten toepassing laten bij de voorbereiding van een besluit tot wijziging van een tracébesluit waartegen beroep aanhangig is.

Ingevolge artikel 4 van het wijzigingsbesluit wijzigt het in artikel 7 van het tracébesluit opgenomen aantal hectare te verwijderen houtopstand van 1,62 ha in 5,16 ha. Het in dit artikel opgenomen aantal te verwijderen individuele bomen wijzigt van 1034 in 1194. In de figuren 1 en 2 die zijn opgenomen bij dit tracébesluit zijn de locaties aangeduid waar de bomen en de houtopstand worden verwijderd en waar de herplant kan worden gerealiseerd.

14.2. Uit de toelichting op het wijzigingsbesluit volgt dat in het tracébesluit op ontwerpniveau is bepaald welke bomen en houtopstand moeten worden verwijderd en dat daarna is gebleken dat bij het bepalen van de hoeveelheden onvoldoende rekening is gehouden met de hoogteligging van de weg en de benodigde werkruimte voor de uitvoering. Als gevolg hiervan dient de houtopstand niet over een breedte van ongeveer 3 m achter de geluidschermen maar over een breedte van ongeveer 10 tot 20 m achter de geluidschermen te worden verwijderd. Dit betekent dat 5,16 in plaats van 1,62 ha houtopstand dient te worden verwijderd en dat 1194 in plaats van 1034 bomen dienen te worden verwijderd. De Afdeling is van oordeel dat deze wijzigingen gelet op hetgeen met het tracébesluit mogelijk wordt gemaakt, kunnen worden aangemerkt als wijzigingen van ondergeschikte aard. De minister behoeft afdeling 3.4 van de Awb derhalve niet toe te passen op de voorbereiding van het wijzigingsbesluit.

De beroepsgrond faalt.

15. Stichting Overlast A2 voert aan dat het onderzoeksrapport van Wagemaker uit 2008 dat betrekking heeft op de aanleg van een grondkerende constructie, ten onrechte niet met het ontwerp van het tracébesluit ter inzage is gelegd.

15.1. Ingevolge artikel 3:11 van de Awb legt het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage.

15.2. In het rapport "A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven. Natuurbeschermingswet 1998 Deel A: Voortoets Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek en Beschermd Natuurmonument De Kavelen" (hierna: natuurtoets-A) staat dat in verband met de wegverbreding een waterkerende kade op 250 meter afstand van het Bossche Broek wordt verkleind en dat de aanleg van een grondkerende constructie ervoor zorgt dat de waterkerende functie behouden blijft. Deze constructie wordt zodanig uitgevoerd dat deze niet te diep in de grond steekt. Op deze wijze worden negatieve effecten op de waterhuishouding van het Bossche Broek voorkomen. Hierbij wordt verwezen naar het rapport van Wagemaker uit 2008 waarin oplossingen zijn onderzocht voor het aanpassen van de waterkerende kades zonder invloed op het grondwatersysteem van het Bossche Broek.

In het milieueffectrapport staat een vergelijkbare uiteenzetting.

15.3. Nu in zowel natuurtoets-A als het milieueffectrapport is toegelicht waarom de grondkerende constructie in het tracébesluit is opgenomen, is het rapport van Wagemaker uit 2008 naar het oordeel van de Afdeling geen stuk dat redelijkerwijs nodig is voor de beoordeling van het ontwerp van het tracébesluit. De minister was derhalve niet gehouden dit rapport met het ontwerp van het tracébesluit ter inzage te leggen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

16. VvE De Heun betoogt dat ten onrechte geen onderlinge afstemming tussen de rijksplannen 'Nota Mobiliteit' (Nationale Markt en Capaciteitsanalyse – A2), 'Mobiliteitsaanpak Rijks N-wegen' (N65) en 'Programma Hoogfrequent Spoor' (spoor 's-Hertogenbosch-Eindhoven) heeft plaatsgevonden.

16.1. De minister stelt zich op het standpunt dat bij het vaststellen van het tracébesluit wat betreft de verkeersontwikkeling rekening is gehouden met alle vastgestelde plannen. Voor zover er sprake is van cumulatie van plannen is deze cumulatie meegenomen in de berekening overeenkomstig de regels in de desbetreffende wet- en regelgeving. Ten aanzien van het rijksplan 'Programma Hoogfrequent Spoor' (spoor 's-Hertogenbosch-Eindhoven) heeft de minister uiteengezet dat dit plan zich nog in een verkennende fase bevindt en derhalve hier geen rekening mee is gehouden. Gelet op deze door VvE De Heun onweersproken toelichting, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat geen toereikende afstemming tussen de rijksplannen heeft plaatsgevonden.

De beroepsgrond faalt.

Milieu-effectrapport

17. Buchholtz en anderen betogen dat afdeling 3 van hoofdstuk 1 van de Chw niet van toepassing is, zodat de minister ten onrechte een aantal bepalingen met betrekking tot het milieueffectrapport buiten toepassing heeft gelaten. Zo had de minister volgens hen het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (hierna: MMA) dienen te beschrijven en richtlijnen moeten opstellen.

17.1. De minister stelt dat hij niet op grond van de Chw een aantal bepalingen met betrekking tot het milieueffectrapport buiten toepassing heeft gelaten, maar op grond van de per 1 januari 2009 in werking getreden Wet versnelling besluitvorming wegprojecten.

17.2. Bij wet van 2 april 2009 (Stb. 2009, 189), houdende wijziging van de Spoedwet wegverbreding en de Tracéwet in verband met de vereenvoudiging van de onderzoekslast (hierna: Wet versnelling besluitvorming wegprojecten) zijn een aantal bepalingen van de Tracéwet gewijzigd.

17.3. Uit de memorie van toelichting bij de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten (Kamerstukken II 2008/2009, 31 271, nr. 3. p. 3 en 12) volgt dat met deze wet op enkele onderdelen wordt afgeweken van de nationale regelgeving omtrent de milieueffectrapportage. Met de wijziging van artikel 10a van de Tracéwet is voor wegverbredingen, die onder het bereik van de Tracéwet vallen, geregeld dat het niet langer noodzakelijk is een startnotitie uit te brengen, richtlijnen op te stellen en een MMA uit te werken. Tevens is volgens de memorie van toelichting het niet langer verplicht dat de Commissie voor de milieueffectrapportage adviseert over het uitgevoerde MER en kan worden afgezien van het uitvoeren van een m.e.r.-evaluatie.

17.4. Artikel 10a van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit, bepaalt dat indien op grond van artikel 7.2 van de Wet milieubeheer een milieueffectrapport wordt opgesteld ten aanzien van een project als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder b, van de Tracéwet, ten aanzien van de projecten, opgenomen in de bij deze wet behorende bijlage, de artikelen 7.27, eerste tot en met vijfde en zevende lid, 7.32, vijfde lid, en 7.39 tot en met 7.42 van de Wet milieubeheer niet van toepassing zijn.

In de bijlage van de Tracéwet is het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven opgenomen. Artikel 10a van de Tracéwet is derhalve van toepassing.

17.5. Uit het bovenstaande volgt dat de minister niet gehouden was tot het beschrijven van het MMA en het opstellen van richtlijnen. Er is derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de minister ten onrechte een aantal bepalingen die betrekking hebben op het milieueffectrapport buiten toepassing heeft gelaten. Uit de toelichting op het tracébesluit volgt evenwel dat het MER, hoewel daartoe geen verplichting bestaat, zoveel mogelijk in overeenstemming met eerdere opgestelde richtlijnen is opgezet. Alleen daar waar het verwijzingen naar verouderde wet- en regelgeving en beleid, of het onderzoeken van het MMA betreft, zijn de concept richtlijnen buiten

beschouwing gelaten. Anders dan Buchholtz en anderen betogen, heeft de minister geen toepassing gegeven aan afdeling 3 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet.

De beroepsgrond faalt.

18. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman betogen dat de minister ten onrechte het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r niet in acht heeft genomen. Zij voeren aan dat de minister weliswaar stelt dat de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten van toepassing is, maar dat uit die wet noch uit de memorie van toelichting volgt dat een startnotitie en richtlijnenadvies, die voor 1 januari 2009 zijn opgesteld, geen werking meer hebben. Nu de aanvangsbeslissing van het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven is genomen op 24 juni 2008 en de startnotitie en het Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven eveneens in 2008 zijn opgesteld, was de minister volgens hen gehouden de richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. in acht te nemen.

18.1. Artikel V, van het bij de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten behorende overgangsrecht, bepaalt dat ten aanzien van een tracébesluit inzake de aanleg of wijziging van een hoofdweg, bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a en b, van de Tracéwet, waarvoor een ontwerp-tracébesluit ter inzage is gelegd, de Tracéwet van toepassing blijft zoals deze luidde voorafgaand aan de inwerkingtreding van deze wet. De Wet versnelling besluitvorming wegprojecten is op 1 januari 2009 in werking getreden. Nu het ontwerp-tracébesluit op 18 augustus 2010 ter inzage is gelegd, derhalve nadat de wet in werking is getreden, zijn op dit geding de bepalingen van toepassing, zoals deze luiden na inwerkingtreding van die wet.

18.2. Anders dan Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman kennelijk menen, volgt uit artikel V van het overgangsrecht van de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten niet dat voor de bepaling van het toepasselijke recht het tijdstip van de aanvangsbeslissing beslissend is, maar het moment van terinzagelegging van het ontwerpbesluit.

Zoals in het voorgaande is overwogen was de minister ingevolge artikel 10a van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit, niet verplicht de Commissie voor de m.e.r. te laten adviseren over het uitgevoerde MER.

De beroepsgrond faalt.

19. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman betogen dat in het MER een aantal onjuiste uitgangspunten is gehanteerd. Zo zijn ten onrechte alleen de huidige situatie, de directe omgeving van het traject en de toekomstige ontwikkelingen aldaar beschreven.

19.1. Ingevolge artikel 3, eerste lid, van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit, stelt de minister een

trajectnota op ter voorbereiding van het standpunt, bedoeld in artikel 9, en het tracébesluit, bedoeld in artikel 15.

Ingevolge artikel 3, zesde lid, bereidt de minister de trajectnota voor gelijktijdig en in samenhang met de voorbereiding van het milieueffectrapport, als voorgeschreven in of krachtens de Wet milieubeheer.

Ingevolge artikel 7.23, eerste lid, van de Wet milieubeheer, zoals dat luidde ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit, voor zover van belang, bevat een milieueffectrapport ten minste een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven en een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

19.2. In het MER bij het ontwerptracébesluit is overeenkomstig artikel 7.23, eerste lid, van de Wet milieubeheer een beschrijving gegeven van de bestaande toestand van het milieu, door inzicht te geven in de huidige doorstroming van het verkeer op het traject A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven en de milieueffecten daarvan. Uit het MER en uit de toelichting bij het tracébesluit volgt dat de milieueffecten van een aantal alternatieven, zijnde het referentiealternatief en het voorkeursalternatief, zijn onderzocht.

19.3. In hetgeen Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman hebben gesteld ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat het MER in zoverre ontoereikend is. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman hebben niet aannemelijk gemaakt dat de beschreven situaties zodanige lacunes vertonen dat de uitkomsten van het MER niet als representatief kunnen worden beschouwd.

De beroepsgrond faalt.

Verkeersgegevens

20. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat de minister ten onrechte het NRM-NB heeft gehanteerd. Zij verwijzen daarbij naar het verschil in aantal motorvoertuigen bij Vught tussen het verkeersmodel Nieuw Regionaal Model Noord-Brabant versie 3.3. (hierna: het NRM-NB), 125.000 motorvoertuigen per etmaal, en het zogenoemde GGA-model, 145.000 motorvoertuigen per etmaal. Volgens Punte is in het model ten onrechte niet uitgegaan van een worst-case-scenario.

20.1. De minister stelt het gemeentelijke GGA-model wordt gebruikt bij de berekening van verkeersintensiteiten op gemeentelijke wegen, maar niet tot uitgangspunt kan worden genomen bij de berekening van toekomstige intensiteiten op hoofdwegen, omdat dit model daarvoor geen betrouwbaar. Het GGA-model is gebaseerd op het hoge ambitieniveau van de gemeenten

die onder het desbetreffende model vallen. Dat model gaat bijvoorbeeld uit van een groei van het aantal arbeidsplaatsen dat hoger is dan de groei die het Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna: CBS) voorspelt. Het NRM-NB sluit aan bij de sociaaleconomische gegevens die zijn ontleend aan de achtergrondscenario's uit het European Coördination scenario van het Centraal Planbureau en is voor dit project afgestemd met de provincie Noord-Brabant. Het NRM-NB geeft derhalve een representatief beeld van de relevante ontwikkelingen, aldus de minister.

20.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen onder meer in de uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. 200703693/1 (www.raadvanstate.nl) geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model, zoals het NRM-NB, wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

De door de minister gemotiveerd bestreden stellingen van appellanten over de bij de berekening ten aanzien van de verkeersinfrastructuur gehanteerde uitgangspunten en de verkeersintensiteiten geven, mede gezien het verhandelde ter zitting, geen aanleiding voor het oordeel dat de uitkomsten van de met deze modellen berekende verkeersintensiteiten te zeer afwijken van de werkelijkheid. Appellanten hebben ook overigens niet aannemelijk gemaakt dat de gehanteerde modellen zodanige gebreken vertonen dat de uitkomsten hiervan niet als representatief kunnen worden beschouwd. De minister heeft zich bij het vaststellen van het tracébesluit derhalve op goede gronden op deze modellen kunnen baseren.

21. Buchholtz en anderen, Cox, Van Haaren, Oude Elferink, Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Teulings en Tilman betogen dat bij het vaststellen van het tracébesluit van onjuiste prognoses over de toename van het verkeer is uitgegaan. Daartoe stellen Cox en Van Haaren dat de gehanteerde verkeersgegevens niet actueel zijn. Oude Elferink stelt dat het door de minister gehanteerde verkeersmodel is verouderd en dat daardoor de inschatting wat betreft personenauto's, brandstofkosten, tarieven voor openbaar vervoer en bevolkingsgroei niet realistisch is. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman stellen dat ten onrechte geen rekening is gehouden met een aantal infrastructurele ontwikkelingen in de regio, zoals de opwaardering van de N279. Buchholtz en anderen, Oude Elferink, Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman wijzen er op dat in de berekeningen ten onrechte het jaar 2001 als uitgangspunt is genomen, nu dat jaar – samengevat weergegeven – te ver in het verleden ligt om representatief te zijn. Volgens hen sluit het basisjaar 2001 waar het NRM-NB van uitgaat, niet aan bij het referentiejaar 2008 waarvan in het MER is uitgegaan. Voorts betwijfelen zij of 2008 als referentiejaar wel representatief is, omdat volgens hen in dat jaar de ombouw van de rondweg bij 's-Hertogenbosch in volle gang was.

21.1. Het basisjaar 2001 van het NRM-NB is het uitgangspunt voor het berekenen van verkeersprognoses die zijn gehanteerd bij het tracébesluit. De minister stelt, onder verwijzing naar bijlage 3 bij het tracébesluit, dat dit niet betekent dat niet alle ontwikkelingen die voor de mobiliteit tot 2020 relevant zijn bij de verkeersprognoses zijn betrokken en evenmin dat de berekende verkeerscijfers voor het jaar 2010 niet representatief zijn. In het NRM-NB is volgens de minister rekening gehouden met de meest recente inzichten. Daarbij is geen rekening is gehouden met het plan om de N279 te verbreden, omdat dit destijds niet een voldoende concrete ontwikkeling was. Ten tijde van het nemen van het tracébesluit verkeerde dit plan nog in een verkenningsfase en was de financiering daarvan nog niet rond. De minister stelt voorts dat de sociaal-economische gegevens in het NRM-NB, zoals bevolkingsgroei, de groei van het aantal personenauto's, brandstofkosten en de tarieven voor het openbaar vervoer, zijn gebaseerd op het European Coördination scenario van het Centraal Planbureau. De keuze voor een recenter basisjaar heeft slechts een beperkt effect op de uitkomst van het onderzoek, omdat de kenmerken in het verplaatsingsgedrag waar het NRM-NB van uitgaat slechts langzaam veranderen. Zo is er volgens de minister in een tijdbestek van enkele jaren nauwelijks verschil in de verhouding tussen het deel van de bevolking dat met de auto en het deel dat met de trein reist. In het MER is volgens de minister op basis van tellingen inzicht gegeven in de doorstroming van het verkeer in 2008. De verkeerssituatie was volgens de minister in 2008 niet afwijkend ten opzichte van andere jaren en daarom is 2008 volgens de minister een reëel referentiejaar.

21.2. Hoofdstuk 2 van de toelichting bij het tracébesluit vermeldt dat de bij de vaststelling van het tracébesluit gebruikte verkeersprognoses zijn berekend met behulp van het verkeersmodel NRM-NB versie 3.3.

Bijlage 3 bij het tracébesluit bevat de uitgangspunten van de verkeersberekeningen van het NRM-NB.

Bijlage 3 vermeldt dat het NRM-NB als basisjaar 2001 en als toekomstjaar 2020 heeft. Uitgangspunt voor de autonome ontwikkeling voor het autowegennet in 2020 is het bestaande wegennet, uitgebreid met projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport 2009 (hierna: MIRT 2009), de Spoedwet wegverbreding en vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet.

Bijlage 3 vermeldt voorts dat de sociaaleconomische gegevens zijn ontleend aan de achtergrondscenario's uit het European Coördination scenario van het Centraal Planbureau. De invulling van de gegevens voor woningbouwlocaties en werkgelegenheid zijn blijkens bijlage 3 in overleg met de provincie Noord-Brabant vastgesteld.

Bijlage 3 vermeldt een drietal projecten, waaronder de verbreding van de N279, waarmee in het NRM-NB geen rekening is gehouden, omdat het nog om verkenningen gaat en omdat de financiering nog onduidelijk is.

21.3. Uit het voorgaande volgt dat in het NRM-NB rekening is gehouden met onder meer de projecten uit het MIRT 2009, de Spoedwet wegverbreding en de vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet, die van belang zijn voor het toekomstig jaar 2020. Voorts is

rekening gehouden met de sociaal economische gegevens, zoals brandstofkosten en bevolkingsgroei. De Afdeling ziet in hetgeen Buchholtz en anderen, Cox, Van Haaren, Oude Elferink, Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Teulings en Tilman hebben aangevoerd geen aanleiding te twijfelen aan het door de minister gestelde over het in het MER gehanteerde referentiejaar en het in het NRM gehanteerde basisjaar. De minister heeft zich dan ook op het standpunt kunnen stellen dat bij het vaststellen van het tracébesluit is uitgegaan van representatieve verkeersgegevens.

De beroepsgronden falen.

Tracékeuze en alternatieven

22. De Afdeling stelt voorop dat de vaststelling van een tracébesluit een belangenafweging vergt, waarbij, naast ruimtelijke belangen, ook politieke en bestuurlijke inzichten een belangrijke rol spelen. Bij deze afweging, waarbij ook de voor- en nadelen van alternatieven dienen te worden betrokken, heeft de minister beleidsvrijheid. De rechter heeft niet tot taak om de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht vast te stellen. De rechter kan slechts concluderen dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot zijn besluit heeft kunnen komen.

22.1. De toelichting bij het tracébesluit vermeldt dat het verkeer in de regio tot 2020 sterk groeit. Dit leidt tot verslechtering van de doorstroming en een toename van congestie. Volgens de toelichting zijn in de afgelopen jaren meerdere plannen uitgewerkt om deze verkeersproblematiek tegen te gaan. Zo zijn de A50 tussen Oss en Eindhoven en de A59 tussen Oss en 's-Hertogenbosch omgebouwd tot autosnelweg en is de ombouw van de A2 rond 's-Hertogenbosch en de A2/A67 rond Eindhoven, beide naar 4x2 rijstroken, in 2010 gereedgekomen. De A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven vormt volgens de toelichting een belangrijke schakel binnen dit geheel: filevorming op dit wegvak zorgt voor grote problemen voor zowel de regio 's-Hertogenbosch-Eindhoven als voor de A2 in groter verband. De filevorming tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven ontstaat door te grote intensiteiten op het wegvak zelf, maar ook door de toegenomen hoeveelheid verkeer als gevolg van de capaciteitsuitbreidingen op de aangrenzende wegvakken, aldus de toelichting.

23. Buchholtz en anderen, Lelijveld en anderen, VvE De Heun en Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Teulings en Tilman betogen dat de in het tracébesluit voorziene wegverbreding geen structurele oplossing biedt voor de verkeersproblemen. Volgens hen ontstaan op de lange termijn weer files. Buchholtz en anderen wijzen daartoe op gegevens van Rijkswaterstaat over het wegvak A2 Boxtel-Best west, VvE De Heun wijst op gegevens uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2010 (NMCA) en de brief van de minister van 29 juni 2010 gericht aan de tweede Kamer. Volgens haar tonen die aan dat

de in het tracébesluit voorziene verbreding niet of slechts tot 2020 een structurele oplossing biedt.

23.1. Het project A2 's-Hertogenbosch–Eindhoven maakt onderdeel uit van het programma Spoedaanpak Wegen, een programma waarmee dertig hardnekkige fileknelpunten op de weg versneld worden aangepakt. Het doel van dit programma is het voor de komende tien jaar waarborgen van een aanvaardbaar niveau van verkeersafwikkeling op de bestaande wegen. De minister stelt dat de in het tracébesluit voorziene wegverbreding zowel voor 2020 als voor de langere termijn een positief effect heeft. Voorts stelt de minister dat het overgrote deel van het verbrede tracé in 2020 en 2030 voldoet aan de streefwaarde voor de reistijd die is gesteld in de Nota Mobiliteit. In dat kader stelt de minister dat de verkeerscijfers van Rijkswaterstaat voor het wegvak Boxtel-Best verschillen ten opzichte van de bij het tracébesluit gehanteerde verkeerscijfers, omdat in de bij het tracébesluit gehanteerde verkeerscijfers is uitgegaan van verkeersintensiteiten voor een gemiddelde weekdag en de verkeerscijfers van Rijkswaterstaat voor het wegvak Boxtel-Best zien op de verkeersintensiteiten van een gemiddelde werkdag. Volgens de minister is in de verkeerscijfers van Rijkswaterstaat geen rekening gehouden met het feit dat de verkeersintensiteiten in het weekend beduidend lager zijn.

23.2. De Afdeling acht op grond van het door de minister gestelde aannemelijk dat de in het tracébesluit voorziene verbreding ook op de langere termijn het functioneren van het weggennet op het traject verbetert. Dat het tracébesluit tot 2020 een oplossing biedt en dat na 2020 de verkeersdruk enigszins toeneemt, is op zich beschouwd niet toereikend voor het oordeel dat de minister niet op goede gronden doorslaggevende betekenis heeft mogen toekennen aan de met het voorliggende tracébesluit beoogde oplossing. De minister heeft dan ook infrastructurele maatregelen ter vermindering van de verkeerscongestie op de A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven en de gevolgen daarvan voor onder meer de bereikbaarheid, het uitwijken van verkeer naar het onderliggend weggennet en de kwaliteit van de leefomgeving, in redelijkheid noodzakelijk kunnen achten.

24. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman betogen dat bij de besluitvorming onvoldoende alternatieven zijn beschreven. Daartoe wijzen zij als alternatief op de mogelijkheid om ten oosten van 's-Hertogenbosch en Eindhoven de N279 te verbreden en de mogelijkheid van de realisatie van de "Ruit" rond Eindhoven.

24.1. De minister stelt het opwaarderen van de N279 te hebben gezien. Uit een gevoeligheidsanalyse die in het kader van de MER is uitgevoerd, blijkt zijns inziens dat de verbreding van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven niet ontlast. Ondanks dat bij realisatie van een hoogwaardige verbinding tussen 's-Hertogenbosch en de A67 via de N279 en de A50 een deel van het verkeer dat gebruik maakt van de A2 verschuift naar de N279 en A50, blijft voor het merendeel van het verkeer de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven de meest aantrekkelijke verbinding. De oorzaak daarvan is volgens de minister in het

bijzonder gelegen in het feit dat een belangrijk deel van het verkeer herkomst of bestemming Eindhoven en de westelijk daarvan gelegen werklocaties heeft. Bovendien heeft het niet de voorkeur om het verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet te verplaatsen, aldus de minister.

24.2. Om de rechtmatigheid van de keuze van de minister voor de in het tracébesluit voorziene uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur aan te tasten, is onvoldoende dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar moet aannemelijk worden gemaakt dat de keuze van de minister redelijke gronden ontbeert. In aanmerking genomen de weerlegging van de minister op dit punt, ziet de Afdeling in hetgeen Briels, Briels Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieven. Evenmin bestaat aanleiding voor de conclusie dat de minister niet in redelijkheid de voorkeur heeft mogen geven aan de in het tracébesluit voorziene uitbreiding van de bestaande weginfrastructuur boven andere alternatieven.

25. De beroepsgronden falen.

Tracébesluit – rechtszekerheid

26. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman wijzen op artikel 2, tweede lid, van het tracébesluit, waarin is weergegeven dat de wegverbreding conform de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (hierna: NOA) is ontworpen, terwijl volgens hen uit de "Notitie verkeersveiligheid A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven" blijkt dat dit niet het geval is. Voorts zijn volgens hen de bijkomende infrastructurele voorzieningen, zoals weergegeven in de tabel in artikel 2, eerste lid, van het tracébesluit ten onrechte niet allemaal weergegeven op de plankaarten. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman stellen dat het tracébesluit daarom leidt tot rechtsonzekerheid.

26.1. De minister stelt dat de zinsnede "met deze situatie wordt niet voldaan aan de NOA/AGR" – op p. 12 van de specifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid van 7 april 2010, bij het ontwerp-tracébesluit – een verschrijving bevat, omdat het woord NOA daaruit had moeten worden weggelaten. Volgens de minister zijn de bijkomende structurele voorzieningen, zoals weergegeven in de tabel in artikel 2, eerste lid, van het tracébesluit, zoveel mogelijk weergegeven op de tracékaarten. De minister heeft aan de keuze om niet alle bijkomende structurele voorzieningen weer te geven op de tracékaarten ten grondslag gelegd dat het wat betreft het aanbrengen of verwijderen van portalen of uithouders ten behoeve van bewegwijzering en/of signaleringen niet mogelijk is om alle locaties te omschrijven of aan te geven op de tracékaarten en dat de belangen van omwonenden daardoor niet zullen worden geschaad

26.2. De Afdeling stelt vast dat in de notitie verkeersveiligheid van 27 april 2011, behorende bij het tracébesluit, de verschrijving op p. 12 van de specifieke afwegingsnotitie verkeersveiligheid van 7 april 2010, is hersteld. In zoverre mist de beroepsgrond van Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman feitelijke grondslag.

26.3. De Afdeling ziet betreft de vermelding van bijkomende structurele voorzieningen op de plankaart geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid tot zijn keuze heeft kunnen komen. Daarbij betreft de Afdeling dat in de tabel in artikel 2, eerste lid, van het tracébesluit inzichtelijk is gemaakt welke rechten en plichten in zoverre voor het tracé gelden. Van strijd met het rechtszekerheidsbeginsel is dan ook geen sprake. De beroepsgrond faalt.

SMB-richtlijn - NSL

27. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings, Tilman en Lelijveld en anderen betogen dat ten onrechte geen strategische milieubeoordeling (hierna: plan-mer) is gemaakt bij de voorbereiding van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL). Zij voeren aan dat het Hof van Justitie in het arrest van 17 juni 2010 in de gevoegde zaken Inter-Environnement Wallonie en Terre Wallone (zaaknr. C-105/09 en C-110/09), heeft geoordeeld dat een actieprogramma dat is vastgesteld krachtens richtlijn 91/676 inzake de bescherming van water tegen verontreiniging door nitraten uit agrarische bronnen (hierna: de nitraatrichtlijn) in beginsel een plan of een programma is als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a, van richtlijn 2001/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2001 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (hierna: de SMB-richtlijn). Zij stellen dat het NSL ook een programma is als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a, van de SMB-richtlijn. Voor het NSL geldt huns inziens derhalve een verplichte milieubeoordeling.

27.1. Artikel 3, tweede lid, onder a, van de SMB-richtlijn, bepaalt dat onverminderd het derde lid, een milieubeoordeling wordt gemaakt van alle plannen en programma's die voorbereid worden met betrekking tot landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik en die het kader vormen voor de toekenning van toekomstige vergunningen voor de in bijlage I en II bij richtlijn 85/337/EEG (de MER-richtlijn) genoemde projecten.

27.2. In richtlijn 2008/50/EG van het Europese Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa (PB 2008 L 152)(hierna: richtlijn 2008/50/EG) zijn grenswaarden gesteld voor onder meer zwevende deeltjes (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂).

Artikel 22, vierde lid, van richtlijn 2008/50/EG voorziet in een uitstelmogelijkheid voor deze grenswaarden, onder de voorwaarde dat een

kennisgeving wordt gedaan aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen (thans: Europese Unie), onder mededeling van een luchtkwaliteitsplan waarin maatregelen zijn vervat die zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden, opgesteld overeenkomstig artikel 23 van de richtlijn. Nederland heeft onder overlegging van het (concept) NSL uitstel gekregen als bedoeld in artikel 22 voor stikstofdioxide (NO₂) tot 1 januari 2015 en voor de grenswaarde voor PM₁₀ tot 11 juni 2011.

27.3. De Afdeling ziet zich gesteld voor de vraag of het NSL een plan of programma is dat is voorbereid ten behoeve van een of meer sectoren van de in artikel 3, tweede lid, onder a, van de SMB-richtlijn genoemde sectoren.

27.4. Het NSL beoogt aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen en zodoende de gezondheid van mensen te beschermen. In het NSL zijn met het oog daarop nationale (generieke) maatregelen opgenomen waarbij tevens ruimte wordt geboden voor met name genoemde, nieuwe ontwikkelingen, waaronder bedrijventerreinen, woningen, kassen, infrastructuur, kantoren, gemengde projecten en justitiële cellencomplexen. Deze ontwikkelingen kunnen doorgang vinden doordat de in het NSL opgenomen (generieke) maatregelen bewerkstelligen dat – rekening houdend met de effecten van die ontwikkelingen – de voor luchtkwaliteit geldende grenswaarden tijdig worden gehaald.

27.5. De in het NSL opgenomen ontwikkelingen zien weliswaar op tal van sectoren, maar het NSL is in zoverre niet voorbereid ten behoeve van die sectoren. Het NSL ziet immers op de uitvoering van richtlijn 2008/50/EG ten behoeve van de luchtkwaliteit. Het is geen plan of programma voorbereid ten behoeve van een of meer van de in artikel 3, tweede lid, onder a, van de SMB-richtlijn vermelde sectoren.

De Afdeling wijst in dit verband op het Gemeenschappelijk Standpunt (EG) nr. 25/2000, vastgesteld door de Raad op 30 maart 2000, waaruit volgt dat artikel 3 van de SMB-richtlijn ziet op plannen en programma's in een limitatief opgesomde reeks sectoren die het kader vormen voor de toekenning van nieuwe vergunningen voor de in bijlagen I en II van de MER-richtlijn genoemde projecten.

Voorts vindt de Afdeling steun voor haar oordeel in het document "uitvoering van richtlijn 2001/42 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's van de Europese Commissie" (hierna: de uitvoering van de SMB-richtlijn). Hierin is in het kader van richtlijn 96/62 van de Raad van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit over met het oog daarop te ontwikkelen plannen onder 9.10 vermeld dat "hoewel deze gevolgen kunnen hebben voor tal van sectoren, deze programma's niet noodzakelijkerwijs betrekking hebben op een van de in artikel 3, tweede lid, onder a, van de SMB-richtlijn genoemde sectoren." Daarnaast blijkt uit de bij de uitvoering van de SMB-richtlijn gevoegde tabel dat voor een plan of programma ten behoeve van de sector luchtkwaliteit geen verplichte milieubeoordeling geldt op grond van artikel 3, tweede lid, onder a van de SMB-richtlijn.

27.6. Nu de situatie aan de orde in het arrest van 17 juni 2010 in de gevoegde zaken Inter-Environnement Wallonie en Terre Wallone (zaaknr.

C-105/09 en C-110/09), anders dan de onderhavige, voorzag in regulering van een in artikel 3, tweede lid, onder a, van de SMB richtlijn genoemde sector: de sector landbouw, faalt het beroep op dit arrest

27.7. De beroepsgrond slaagt niet.

Luchtkwaliteit

28. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings, Tilman en Lelijveld en anderen betogen dat de minister het tracébesluit niet had mogen vaststellen vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Zij voeren aan dat de minister niet had mogen verwijzen naar het NSL, maar dat hij de luchtkwaliteit had moeten berekenen om te toetsen of wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde voor zwevende deeltjes (PM₁₀).

Zij stellen dat de door de Europese Commissie verleende derogatie niet ziet op de jaargemiddelde concentratie zwevende deeltjes (PM₁₀) in de zones 7 en 8 en dat de derogatie voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) gold tot 11 juni 2011. Het tracébesluit is in augustus 2011 bekendgemaakt en op die datum gold volgens appellanten de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) uit de Wet milieubeheer.

Zij voeren voorts aan dat niet vaststaat of met het NSL tijdig aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit kan worden voldaan, omdat het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2006 (hierna: BSL) een overschrijding laat zien van de grenswaarde van zwevende deeltjes (PM₁₀); het MER in 2007 overschrijdingen liet zien van de grenswaarde voor de jaarlijkse concentratie van stikstofdioxide (NO₂), en een toename van verkeer tussen de aansluitingen Veghel en St. Michielsgestel tot een geringe toename van de concentratie stikstofdioxide (NO₂) zal leiden. Daarnaast voeren zij aan dat de projectkenmerken in het tracébesluit niet overeenkomen met de in het NSL beschreven projectkenmerken, zodat de minister ook daarom niet had mogen volstaan met een verwijzing naar het NSL. Zo is het tracébesluit vastgesteld in 2011 en wordt de weg naar verwachting op zijn vroegst in 2013 opengesteld. In het NSL zijn daarvoor onderscheidenlijk de jaren 2010 en 2012 opgenomen, aldus Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman

Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings, Tilman en Lelijveld en anderen stellen ook dat het tracébesluit ten onrechte geen voorschriften bevat met betrekking tot maatregelen om een goede luchtkwaliteit te verzekeren. Lelijveld en anderen denken in dat verband aan verlaging van de maximum snelheid. Teulings betoogt dat de bijzondere landbouwkundige functies van het landgoed Bleijendijk, de aanwezigheid van groepen mensen en de nieuwbouw op dat landgoed ten onrechte niet bij de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn betrokken.

Zij uiten eveneens kritiek op de in het MER gehanteerde uitgangspunten bij de berekeningen van de luchtkwaliteit. Zo zijn volgens

hen mogelijke bronnen buiten beschouwing gelaten en is er ten onrechte van uitgegaan dat congestie zal optreden als de weg niet wordt verbreed. Tenslotte is volgens hen ten onrechte niet onderzocht waar mogelijke effecten kunnen optreden bij uitvoering van de werkzaamheden en is er ten onrechte geen onderzoek met betrekking tot luchtkwaliteit ter inzage gelegd.

28.1. In bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn de in richtlijn 2008/50/EG gestelde grenswaarden voor onder meer zwevende deeltjes en stikstofdioxide opgenomen.

Ingevolge artikel 5.12, eerste lid, van de Wet milieubeheer, voor zover hier van belang, stelt de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu) met betrekking tot een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde die op of na het daarbij behorende tijdstip wordt overschreden of dreigt te worden overschreden, een programma vast dat is gericht op het bereiken van die grenswaarde.

Ingevolge het vijfde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, worden in het programma geen besluiten opgenomen indien het aannemelijk is dat deze besluiten een overschrijding of verdere overschrijding van een geldende grenswaarde tot gevolg hebben op het tijdstip waarop, met toepassing van het uitstel als bedoeld in artikel 22 van richtlijn 2008/50/EG, aan de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) moet worden voldaan.

Voor de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) geldt 11 juni 2011 als tijdstip waarop na uitstel aan de grenswaarden moet worden voldaan. Voor stikstofdioxide geldt (met uitzondering van de agglomeratie Heerlen/Kerkrade) 1 januari 2015 als tijdstip waarop na uitstel aan de grenswaarde moet worden voldaan.

Voor de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) geldt, met uitzondering van de zones/agglomeraties Noord (1), Den Haag/Leiden (5), Zuid (7), Eindhoven (8) en Heerlen/Kerkrade (9), 11 juni 2011 als tijdstip waarop na uitstel aan de grenswaarden moet worden voldaan.

Ingevolge het twaalfde lid, voor zover hier van belang, kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan de minister van VROM (thans: Infrastructuur en Milieu), een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma.

Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, samen met het tweede lid, onder d, – voor zover thans van belang – kan een tracébesluit dat gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, worden vastgesteld indien dit besluit betrekking heeft op een ontwikkeling die is genoemd in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is met een op grond van artikel 5.12, eerste lid, vastgesteld programma.

Ingevolge het derde lid, kort weergegeven en voor zover hier van belang, vindt wanneer artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van toepassing is, met betrekking tot de effecten van het desbetreffende besluit

geen afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaats voor een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde.

28.2. Bij een op grond van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer gedane melding van 13 april 2011 zijn de in het NSL opgenomen kenmerken van het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven gewijzigd en in overeenstemming gebracht met de in het tracébesluit gekozen uitvoering van het tracé.

Het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven, is als ontwikkeling genoemd in het bij de melding van 13 juli 2010 gewijzigde NSL. Derhalve is aan het in artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van de Wet milieubeheer vermelde criterium voldaan. Reeds gelet hierop is artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder d, van toepassing. Het betoog van Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman dat niet wordt voldaan aan het criterium dat het project binnen het NSL past of daarmee in ieder geval niet in strijd is, kan dan ook onbesproken blijven.

28.3. In het NSL is vastgelegd welke maatregelen dienen te worden getroffen ten behoeve van de luchtkwaliteit. Reeds hierom faalt het beroep van Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings, Tilman en Lelijveld en anderen dat de minister in het tracébesluit voorschriften had moeten opnemen om een goede luchtkwaliteit te verzekeren.

28.4. Reeds in de uitspraak van de Afdeling van 27 april 2011, in zaak nr. 201008134/1/M2 (www.raadvanstate.nl) is geoordeeld dat de hiervoor vermelde bepalingen niet in strijd zijn met richtlijn 2008/50/EG, omdat de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) en stikstofdioxide ingevolge de richtlijn en gezien de toepassing van artikel 22 van die richtlijn gelden vanaf 11 juni 2011 onderscheidenlijk 1 januari 2015. Tevens heeft de Afdeling geoordeeld dat de bepalingen over het NSL in titel 5.2 van de Wet milieubeheer die zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden evenmin in strijd zijn met artikel 22 van richtlijn 2008/50/EG, op grond waarvan door middel van een luchtkwaliteitsplan moet worden aangetoond hoe (na de periode van uitstel) aan de grenswaarden kan worden voldaan.

De Afdeling ziet in hetgeen appellanten betogen in de onderhavige procedure geen aanleiding voor een ander oordeel.

28.5. In haar uitspraak van 31 maart 2010 in zaak nr. 200900883/1/H1 (www.raadvanstate.nl), heeft de Afdeling overwogen dat een exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer mogelijk is. In het verlengde daarvan moet worden geoordeeld dat eveneens een exceptieve toetsing mogelijk is van de met toepassing van artikel 5.12, twaalfde lid, op 13 juli 2010 en 13 april 2011 gemelde wijzigingen van het NSL.

Gezien de eisen die in artikel 5.12, eerste en vijfde lid, aan het NSL zijn gesteld en de eisen die in het twaalfde lid aan een wijziging zijn gesteld, komt de exceptieve toetsing er in dit geval op neer dat moet worden beoordeeld of het NSL is gericht op het bereiken van de grenswaarden, na

opname van het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven zoals omschreven in de melding van 13 april 2011. Voorts dient te worden beoordeeld of aannemelijk kon worden geacht dat de opname van het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven in het NSL geen overschrijding of verdere overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) veroorzaakt.

28.6. Het NSL is gericht op het bereiken van de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden die op of na het daarbij behorende tijdstip worden overschreden of dreigen te worden overschreden. Tevens is het NSL erop gericht om blijvend aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀) te voldoen. De Europese Commissie heeft Zone Zuid (7) en agglomeratie Eindhoven (8), waarbinnen het tracé is gelegen, uitgezonderd van de vrijstelling, omdat daar geen sprake is van overschrijding van de jaargemiddelde concentratie van zwevende deeltjes (PM₁₀).

In dit kader overweegt de Afdeling dat de Wet milieubeheer voorziet in een systeem om ervoor te zorgen dat het programma gericht blijft op het bereiken van deze grenswaarden. Dit gebeurt door middel van de in artikel 5.14 van deze wet geregelde jaarlijkse rapporten over de voortgang en uitvoering van het programma alsmede de in artikel 5.12, tiende en twaalfde lid, van deze wet opgenomen bevoegdheid om het programma aan te passen. Deze systematiek biedt ruimte om te komen tot het beoogde eindresultaat. Wanneer, zoals in dit geval, de juistheid van de bij het NSL gehanteerde uitgangspunten wordt bestreden, bestaat voor het oordeel dat het NSL onrechtmatig is alleen grond indien wordt aangetoond dat het redelijkerwijs niet mogelijk is – ook niet met een verdere bijstelling van het programma – de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden op de betrokken data te halen.

28.7. Met hetgeen Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings, Tilman en Lelijveld en anderen hebben aangevoerd, hebben zij niet aannemelijk gemaakt dat bij het project A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven – ook niet met verdere bijstelling van het NSL – de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer gestelde grenswaarden op de betrokken data kunnen worden gehaald.

Wat betreft de door Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman in het MER geconstateerde overschrijding van de jaarlijkse concentratie stikstofdioxide (NO₂), de vermeende toename daarvan tussen de aansluitingen Veghel en St. Michielsgestel en de in het BSL geconstateerde overschrijding van de grenswaarde van zwevende deeltjes (PM₁₀), wijst de Afdeling erop dat de monitoring van 2010 voor de jaren 2011 en 2015 geen overschrijdingen laat zien van onderscheidenlijk zwevende deeltjes (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Volgens de monitoring 2010 wordt aan deze grenswaarden voldaan.

28.8. Nu exceptieve toetsing van het NSL aan artikel 5.12 van de Wet milieubeheer niet tot de conclusie leidt dat het NSL buiten toepassing moet blijven, volgt uit artikel 5.16 van de Wet milieubeheer dat geen

afzonderlijke beoordeling van de luchtkwaliteit plaatsvindt voor de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden. Hetgeen Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman hebben aangevoerd over de juistheid van de uitgangspunten bij de voorbereiding van het tracébesluit uitgevoerde MER, het niet hebben onderzocht waar mogelijk effecten kunnen optreden bij uitvoering van de werkzaamheden en het niet ter inzage leggen van het onderzoek met betrekking tot luchtkwaliteit, kan gelet hierop onbesproken blijven.

29. Cox, Damman, Van Haaren en De Ridder vrezen voor hun gezondheid als gevolg van het tracébesluit. Daartoe voeren zij aan dat de luchtkwaliteit zal verslechteren.

29.1. De wettelijke eisen voor luchtkwaliteit in bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn gesteld met het oog op het voorkomen van onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Nu aan deze wettelijke eisen zal worden voldaan, bestaat geen grond voor het oordeel dat ten gevolge van het tracébesluit ernstige gezondheidsrisico's te verwachten zijn.

De beroepsgrond faalt.

NEC-richtlijn

30. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman stellen dat het tracébesluit in strijd is met richtlijn 2001/81/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2001 inzake nationale emissieplafonds voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen (hierna: de NEC-richtlijn), omdat de totale emissies van stikstofdioxide (NO_x) en zwaveldioxide (SO₂) niet zijn onderzocht noch in verband gebracht met de overige aanwezige emissiebronnen.

30.1. Ingevolge artikel 4, eerste lid, van de NEC-Richtlijn beperken de lidstaten uiterlijk in 2010 hun jaarlijkse nationale emissies, voor zover hier van belang, voor stikstofdioxiden (NO_x) tot hoeveelheden die niet groter zijn dan de emissieplafonds van bijlage I, rekening houdend met eventuele wijzigingen die worden voorgeschreven door communautaire maatregelen welke naar aanleiding van de in artikel 9 bedoelde verslagen worden genomen.

Ingevolge het tweede lid dragen de lidstaten er zorg voor dat de in bijlage I aangegeven emissieplafonds na het jaar 2010 niet worden overschreden.

Ingevolge artikel 6, eerste lid, stellen de lidstaten uiterlijk op 1 oktober 2002 programma's op voor een geleidelijke reductie van de nationale emissies van de in artikel 4 vermelde verontreinigende stoffen, teneinde uiterlijk in 2010 aan de nationale emissieplafonds van bijlage I te voldoen.

30.2. De Afdeling heeft in de uitspraak van 30 november 2011 in zaak nr. 200708144/1/M1-A overwogen dat – in het licht van het arrest van het Hof van Justitie van 26 mei 2011 in de gevoegde zaken C-165/09 tot en

met C-167/09 (www.curia.europa.eu) – artikel 4 van de NEC-richtlijn particulieren geen rechten toekent en voorts dat artikel 6 van de NEC-richtlijn de rechtstreeks getroffen particulieren wel rechten toekent die voor de nationale rechterlijke instanties kunnen worden ingeroepen. Zo kunnen particulieren vorderen dat de lidstaten gedurende de overgangsperiode van 27 november 2002 tot en met 31 december 2010 in het kader van nationale programma's passende en samenhangende beleidsopties en maatregelen vaststellen of plannen, die in hun geheel genomen geschikt zijn om de emissies van de bedoelde verontreinigde stoffen te beperken, zodat uiterlijk eind 2010 aan de nationale plafonds van bijlage I bij de NEC-richtlijn wordt voldaan. Voorts kunnen particulieren vorderen dat de daartoe opgestelde programma's voor het publiek en de relevante organisaties beschikbaar worden gesteld door middel van heldere begrijpelijke en gemakkelijk toegankelijke informatie.

30.3. Het bestreden besluit behelst een tracébesluit dat is vastgesteld na 31 december 2010 en heeft geen betrekking op samenhangende beleidsopties en maatregelen zoals bedoeld in rechtsoverweging 2.5 van voormelde uitspraak van de Afdeling van 30 november 2011 en behoefde daarop ook geen betrekking te hebben. Een beroep op artikel 6 van de NEC-richtlijn is in dit geval derhalve niet aan de orde. Voorts volgt uit die uitspraak dat een particulier geen algemene aanspraak toekomt op het treffen van maatregelen ten aanzien van een specifiek besluit die ertoe leiden dat de jaarlijkse nationale emissies van NOx worden beperkt tot hoeveelheden die niet groter zijn dan de nationale emissieplafonds. De nationale emissieplafonds behoeven derhalve niet te worden gerekend tot het toetsingskader voor het nemen van een tracébesluit.

De beroepsgrond faalt.

Geluid - algemeen

31. Het akoestisch onderzoek, dat aan het tracébesluit ten grondslag is gelegd, is vastgelegd in de door DHV opgestelde rapporten "TB A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven Akoestisch onderzoek Hoofdrapport", "TB A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven Akoestisch onderzoek Algemeen bijlagenrapport", "TB A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven Akoestisch onderzoek Specifiek bijlagenrapport", (hierna: het Hoofdrapport, het Algemene bijlagenrapport en het Specifieke bijlagenrapport).

32. De toelichting bij het wijzigingsbesluit vermeldt dat naar aanleiding van een aantal beroepschriften is gebleken dat een aantal uitgangspunten in het akoestisch onderzoek dat ten grondslag is gelegd aan het tracébesluit, onjuist is. Zo is de hoogteligging van vier omliggende woningen in deelgebied 31 niet op de juiste wijze gemodelleerd en is het vrachtverkeer ter hoogte van de oostelijke aansluiting 28 bij Best (deelgebied 62) abusievelijk niet meegenomen in de geluidberekeningen. De minister heeft daarom aanvullend akoestisch onderzoek laten uitvoeren, waarin deze uitgangspunten zijn gecorrigeerd en een actualisatie is opgenomen van de afwegingen voor deelgebied 31, deelgebied 32 en deelgebied 61 tot en met 65. Naar aanleiding van de uitkomsten daarvan heeft de minister een wijzigingsbesluit vastgesteld.

Het akoestisch onderzoek, dat aan het wijzigingsbesluit ten grondslag is gelegd, is vastgelegd in het door DHV opgestelde rapport "Wijziging Tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven (2012) Akoestisch onderzoek ten behoeve van de wijziging van het tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven van 6 juni 2011" (hierna: Aanvullende geluidrapport).

32.1. Op de aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet is afdeling 2A van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder van toepassing.

Artikel 87d, eerste lid, bepaalt waarnaar akoestisch onderzoek moet worden gedaan bij het voorbereiden van de aanleg van een hoofdweg. Ingevolge sub a van dit artikellid moet – kort weergegeven en voor zover hier van belang – onderzoek worden ingesteld naar de geluidsbelasting die door woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de weg vanwege de weg wordt ondervonden. Ingevolge sub b van dit artikellid moet – kort weergegeven en voor zover hier van belang – voor de onder a bedoelde objecten onderzoek worden ingesteld naar de doeltreffendheid van de in aanmerking komende maatregelen om de geluidhinder te beperken tot de ten hoogste toelaatbare waarden.

Artikel 87d, derde lid, voor zover hier van belang, bepaalt dat indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging van een hoofdweg zal leiden tot een aanpassing van andere wegen dan de te wijzigen hoofdweg, of tot aanpassing van de niet te wijzigen gedeelten van de hoofdweg, het onderzoek tevens betrekking heeft op die andere wegen of de niet te wijzigen gedeelte van de betrokken hoofdweg.

Ingevolge artikel 1 wordt in de Wet geluidhinder en de daarop berustende bepaling onder buitenstedelijk gebied verstaan, voor zover van belang, gebied buiten de bebouwde kom alsmede, voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII voor zover het betreft een autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, het gebied binnen de bebouwde kom voor zover liggend binnen de zone langs die autosnelweg.

Ingevolge artikel 74, eerste lid, aanhef en onder b, sub 1°, heeft een weg in buitenstedelijk gebied, bestaande uit vijf of meer rijstroken, een zone die zich vanaf de as van de weg uitstrekt tot een breedte van 600 meter aan weerszijden van de weg.

Geluid – akoestisch onderzoek

33. Cox, Van Haaren en Punte voeren aan dat onduidelijk is welke uitgangspunten bij de berekeningen in het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd, omdat die uitgangspunten niet ter inzage zijn gelegd. Oude Elferink betoogt dat het bij het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmodel niet geschikt is voor het bepalen van de geluidbelasting die optreedt als gevolg van de in het tracébesluit voorziene verbreding. Hij stelt dat de geluidbelasting ten onrechte niet is gemeten maar berekend. Volgens Oude Elferink had de minister eerst het geluidscherm ter plaatse van zijn woning dienen te verlengen, om daarna aan de hand van geluidmetingen de noodzaak tot verhoging van het geluidscherm te onderzoeken.

33.1. Ingevolge artikel 110d van de Wet geluidhinder wordt, voor zover hier van belang, ten behoeve van de vaststelling van de geluidsbelasting vanwege een weg voor het bepalen van het equivalente geluidniveau bij ministeriele regeling aangegeven op welke wijze en met inachtneming van welke bestaande of te verwachten omstandigheden, de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid worden vastgesteld, en op welke wijze uit de over een bepaalde periode verkregen uitkomsten het in vorengenoemde omschrijving bedoelde gemiddelde wordt afgeleid.

33.2. Hieraan is uitvoering gegeven in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (hierna: RMV 2006).

Ingevolge artikel 3.3, eerste lid, van het RMV 2006 wordt het equivalente geluidniveau bepaald volgens de in hoofdstuk 2 van bijlage III beschreven Standaardrekenmethode II.

Ingevolge het tweede lid kan in afwijking van het eerste lid het equivalente geluidniveau worden bepaald volgens de in hoofdstuk 1 van bijlage III beschreven rekenmethode I, indien de desbetreffende situatie binnen het toepassingsgebied van die Standaardrekenmethode I valt.

Ingevolge het derde lid kan in afwijking van het eerste en tweede lid het equivalente geluidniveau tevens worden bepaald volgens de Standaardmeetmethode, bedoeld in hoofdstuk 3 van bijlage III, indien de desbetreffende situatie valt binnen het toepassingsgebied van die Standaardrekenmethode.

Volgens de toelichting bij het RMV 2006 kan, indien zich geen bijzondere omstandigheden voordoen, als het toekomstig maatgevende jaar worden aangehouden het tiende jaar na de potentiële wijziging van een weg.

33.3. Het Hoofdrapport, het Algemene bijlagenrapport en het Specifieke bijlagenrapport zijn ter inzage gelegd.

33.4. Gezien artikel 110d van de Wet geluidhinder samen bezien met het RMV 2006 kan slechts worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting onjuist is bepaald, wanneer deze niet overeenkomstig de in het RMV 2006 gestelde regels is vastgesteld. In hoofdstuk 3 van het Algemene bijlagenrapport is vermeld dat het onderzoek overeenkomstig het RMV 2006 en de daarin voorgeschreven Standaardrekenmethode II is uitgevoerd. Dit is in overeenstemming met artikel 3.3, eerste lid, van het RMV 2006. In de toelichting van het RMV 2006 (Stcrt. 2006, 249, p. 84) is bij artikel 3.3 opgemerkt dat deze methode zodanig is dat voor vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat verkregen wordt. Alleen in bijzondere situaties kan een andere of aanvullende methode noodzakelijk zijn voor een juiste bepaling van het geluidniveau, aldus de toelichting. Oude Elferink heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze voorgeschreven methode ongeschikt is voor het onderhavige tracé. Het ten behoeve van het nemen van een tracébesluit vaststellen van de geluidsbelasting door middel van een meting, zoals Oude Elferink wenst, is niet mogelijk, omdat de daarbij te betrekken toekomstige situatie uit de aard der zaak alleen kan worden beoordeeld aan de hand van een rekenmodel. De Afdeling ziet niet dat de minister, in afwijking van het RMV 2006 voorgestane systematiek, gehouden was toepassing te geven aan de door Oude Elferink naar voren gebrachte wijze

van beoordeling van de akoestische situatie ter plaatse.

In hoofdstuk 3 en 4 van het Specifieke bijlagenrapport is weergegeven welke uitgangspunten – zoals verkeersgegevens, wegdekverhardingen, snelheden, geluidschermen en de ligging van de weg – bij de berekeningen in het akoestisch onderzoek zijn gehanteerd. In aanmerking genomen dat het Algemene bijlagenrapport en het Specifieke bijlagenrapport ter inzage zijn gelegd, is in zoverre geen aanleiding voor het oordeel dat onduidelijkheid bestaat over het bij de berekeningen in het akoestisch rapport gehanteerde uitgangspunten.

34. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat, nu in bepaalde gevallen in de geluidberekeningen in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een maximumsnelheid van 100 km per uur, de minister in het tracébesluit met het oog op de rechtszekerheid een voorschrift met een snelheidsbeperking van 100 km per uur had moeten opnemen. De minister had in het onderzoek volgens Punte moeten uitgaan van een zogenoemd 'worst-case-scenario'.

34.1. De minister stelt dat in de berekeningen is uitgegaan van de ten tijde van het vaststellen van het tracébesluit ter plaatse ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit wettelijk toegestane snelheden en dat, indien wordt besloten tot het verhogen van de maximumsnelheid, daartoe een nadere afweging dient te worden gemaakt.

34.2. In paragraaf 3.5 van het Hoofdrapport is weergegeven dat in de geluidberekeningen voor het maatgevende jaar 2022 de voor het jaar 2009 wettelijke toegestane snelheden zijn gehanteerd. Dat zijn onderscheidenlijk voor de rondweg 's-Hertogenbosch tot en met de aansluiting Vught een snelheid van 100 km/uur, en ten zuiden daarvan een snelheid van 120 km/uur. In hetgeen Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman betogen ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet heeft kunnen uitgaan van deze maximum snelheden. Voor zover zij vrezen voor een toekomstige wijziging van de maximum snelheid van het voorliggende tracé, overweegt de Afdeling dat hun beroep op dit punt, wat daar verder ook van zij, het bereik van het bestreden besluit te buiten gaat. Een inhoudelijke bespreking daarvan is dan ook niet aan de orde.

35. VvE De Heun voert aan dat de minister ten onrechte de geluidbelasting van ieder genummerd wegdeel apart heeft berekend, waardoor bij het knooppunt Vught een onredelijke en door de Wet geluidhinder niet bedoelde afweging van belangen heeft plaatsgevonden. In het onderzoek naar de geluidbelasting vanwege het tracé is daardoor ten onrechte geen rekening gehouden met het geluid van ten minste vier snelwegen, aldus VvE De Heun.

35.1. Artikel 87d, derde lid, van de Wet geluidhinder, voor zover hier van belang, bepaalt dat indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de wijziging van een hoofdweg zal leiden tot een aanpassing van andere wegen dan de te wijzigen hoofdweg, of tot aanpassing van de niet te wijzigen

gedeelten van de hoofdweg, het onderzoek tevens betrekking heeft op die andere wegen of de niet te wijzigen gedeelten van de betrokken hoofdweg.

35.2. Volgens paragraaf 5.11 van het Hoofdrapport leidt de geluidbelasting vanwege de verbreding van de A2 tot een toename van 0,09 dB vanwege de N65. Dit betekent dat het tracébesluit niet leidt tot een aanpassing van de N65. Er is dan ook geen grond voor het oordeel dat het onderzoek in zoverre in strijd is met artikel 87d, derde lid, van de Wet geluidhinder. Wat betreft de A65 is, anders dan VvE de Heun veronderstelt, de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan deze weg wel in het onderzoek betrokken. VvE De Heun heeft met hetgeen zij naar voren heeft gebracht niet aannemelijk gemaakt dat niet alle relevante wegen in het akoestisch onderzoek zijn betrokken.

36. Teulings betoogt dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte geen rekening is gehouden met de nieuwbouwplannen in de noordwesthoek van het landgoed Bleijendijk.

36.1. Uit paragraaf 3.12 van het Hoofdrapport volgt dat het bestemmingsplan "Buitengebied 1994, bouw van zogenoemde Ambachtswoningen" – dat ziet op de door Teulings bedoelde nieuwbouw – in het akoestisch onderzoek is betrokken. In bijlage 3.4 van het Specifieke bijlagenrapport is het nieuwbouwproject in deelgebied 33 aangemerkt als 'ambachtswoningen landgoed Bleijendijk' en in bijlagetabel 4.7 als Oude Baan 1. De beroepsgrond mist derhalve feitelijke grondslag.

37. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman stellen dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte 2009 als referentiejaar is gehanteerd. Nu de verwachte opening in 2013 zal zijn, had volgens hen het jaar 2012 als jaar voor wijziging van de weg in het akoestisch onderzoek moeten worden gehanteerd.

37.1. De minister is in het akoestisch onderzoek ervan uitgegaan dat de uitvoering van het tracébesluit in 2010 zou aanvangen. Daarom is 2009 gehanteerd als referentiejaar voor het bepalen van de heersende geluidbelasting. Dit volgt uit paragraaf 3.1, tabel 3-1 van het Hoofdrapport. Inmiddels is bekend dat 2009 niet langer actueel is, omdat in 2010 nog niet met de uitvoering van het tracébesluit is gestart. In het akoestisch onderzoek is 2022 als maatgevend jaar voor het project 's-Hertogenbosch-Eindhoven gehanteerd. Dat jaar wordt niet gewijzigd, omdat de vanwege het tracébesluit te wijzigen wegen gefaseerd worden opengesteld en een deel al in 2012 in gebruik wordt genomen, aldus de minister. Volgens de minister nemen de verkeersintensiteiten en geluidbelasting op de betreffende wegvakken in 2010 toe ten opzichte van 2009. Wanneer in het akoestisch onderzoek was uitgegaan van 2010 zouden volgens de minister in minder gevallen geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen dan nu het geval is, omdat in minder gevallen een toename van 1,5 dB voor het jaar 2022 zou zijn berekend, aldus de minister.

37.2. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman hebben niet aannemelijk gemaakt dat het standpunt van de minister onjuist is. De minister heeft dan ook 2009 als referentiejaar kunnen hanteren. Het beroep slaagt in zoverre niet.

38. Van Lanschot en Van Rijckevorsel twijfelen aan de juistheid van de uitgevoerde geluidberekeningen. Die twijfel ontstaat door het hanteren van andere uitgangspunten in de berekeningen bij het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit – zoals het invoeren van een bestaand scherm als absorberend in plaats van reflecterend – waardoor een geluidscherm ter hoogte van Landgoed Muyserick en de woning Maurick 2, is vervallen, kan volgens hen alleen worden weggenomen door het laten uitvoeren van nieuwe berekeningen door een onafhankelijke instantie. Buchholtz en anderen, Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman betogen dat een aantal bij de geluidberekeningen gehanteerde uitgangspunten onjuist is. Buchholtz en anderen voeren aan dat ten onrechte geen rekening is gehouden met een eerder voor hun woning vastgestelde hogere grenswaarde en wijzen daartoe op geluidberekeningen bij eerdere wegverbredingsprocedures waarbij de uitkomsten volgens hen aanzienlijk hoger waren. Buchholtz en anderen, Goevaers en anderen en Teulings voeren aan dat geen rekening is gehouden met de reflectie en juiste modellering van bestaande en nieuwe geluidschermen.

38.1. Naar aanleiding van de reacties op het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit zijn alle bestaande geluidschermen gecontroleerd en opnieuw gemodelleerd. Op grond van de resultaten van dit onderzoek heeft de minister het geluidscherm ter hoogte van de woning Maurick 2 laten vervallen. In het niet nader onderbouwde betoog van Van Lanschot en Van Rijckevorsel bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de minister wat betreft de woning Maurick 2 niet heeft kunnen uitgaan van de deugdelijkheid van het akoestisch onderzoek.

38.2. Volgens bijlagetabel 4.10 van het Specifieke bijlagenrapport zijn niet eerder met toepassing van de Wet geluidhinder hogere geluidgrenswaarden vastgesteld voor de woning van Buchholtz en anderen. Buchholtz en anderen hebben niet aan de hand van objectief verifieerbare gegevens aannemelijk gemaakt dat deze constatering onjuist is.

38.3. Wat betreft de door Buchholtz en anderen, Goevaers en anderen en Teulings vermelde geluidreflectie vanwege geluidschermen, overweegt de Afdeling als volgt.

Het akoestisch onderzoek is met toepassing van het RMV 2006 en de daarin weergegeven Standaardrekenmethode II uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek wordt berekend welke geluidbelasting de gekozen uitvoering van het tracé, zoals dat is vastgesteld bij het tracébesluit, veroorzaakt. De Afdeling ziet geen grond voor het oordeel dat de minister bij het nemen van het bestreden besluit niet heeft mogen uitgaan van de in het akoestisch onderzoek vermelde factoren, zoals onder meer de akoestische effecten die het gevolg zijn van reflecties, die de geluidbelasting op de gevel

van woningen vanwege het tracé kunnen beïnvloeden. Buchholtz en anderen, Goevaers en anderen en Teulings hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze factoren de reflectie, voor zover de standaardrekenmethode II daarvoor in parameters voorziet, niet op juiste wijze in de uitgevoerde berekeningen zijn betrokken.

39. Lelijveld en anderen voeren aan dat ten onrechte geen rekening is gehouden met de verhoogde ligging van de woning Boxtelseweg 24 ten opzichte van de Boxtelseweg.

39.1. De minister erkent dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met de verhoogde ligging ten opzichte van de Boxtelseweg van een viertal woningen, waaronder de woning Boxtelseweg 24. Onder deze omstandigheid bestaat aanleiding voor het oordeel dat het akoestisch onderzoek, voor zover dat ziet op de verhoogde ligging van vier woningen, niet met de vereiste zorgvuldigheid als bedoeld in artikel 3:2 van de Awb tot stand is gekomen. De Afdeling ziet evenwel aanleiding om de schending van dit artikel met toepassing van artikel 1.5, eerste lid, van de Chw te passeren. Hiertoe overweegt zij als volgt.

39.2. Ingevolge artikel 1.5, eerste lid, van de Chw kan een besluit waartegen bezwaar is gemaakt of beroep is ingesteld, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist, in stand worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

39.3. De minister heeft naar aanleiding van het beroepschrift van Lelijveld en anderen nader akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten zijn weergegeven in het Aanvullende geluidrapport. Dit rapport vermeldt op p. 3 dat de woning Boxtelseweg 24 ongeveer 1,50 m hoger ligt dan de Boxtelseweg. In het rekenmodel van het onderzoek is de hoogteligging van de betreffende woning aangepast op de wijze zoals weergegeven in afbeelding 2-1 van het Aanvullende geluidrapport. Volgens het Aanvullende geluidrapport heeft de wijziging effect op de geluidbelasting van de woningen in deelgebied 31 en 32. In paragraaf 2.2.2 is een actualisatie opgenomen van de afwegingen voor deelgebied 31 en in paragraaf 2.2.3 is een actualisatie opgenomen van de afweging voor deelgebied 32. Lelijveld en anderen hebben deze bevindingen niet gemotiveerd bestreden.

39.4. Op grond van het vorenstaande overweegt de Afdeling dat de minister het door Lelijveld en anderen geconstateerde gebrek wat betreft de hoogteligging van de woning Boxtelseweg 24 in het Aanvullende geluidrapport heeft hersteld. Gelet hierop is niet aannemelijk dat Lelijveld en anderen door schending van artikel 3:2 van de Awb zijn benadeeld.

40. Lelijveld en anderen voeren aan dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar de geluidbelasting op de gevels van woningen aan het onderliggend weggennet, zoals de Boxtelseweg, de Willem van Beuningenaan en de Glorieuxlaan.

40.1. De minister heeft ingevolge artikel 74, aanhef en onder b, sub 1, van de Wet geluidhinder bij het akoestisch onderzoek een zone van 600 m gehanteerd. De woningen aan de Boxtelseweg, de Willem van Beuningenlaan en de Glorieuxlaan liggen binnen die zone. Uit bijlage tabel 4.5 van het Aanvullende geluidrapport volgt dat, anders dan Leliveld en anderen veronderstellen, de geluidbelasting vanwege het tracé op de gevels van deze woningen bij het akoestisch onderzoek zijn betrokken. Het beroep mist in zoverre feitelijke grondslag.

41. Punte stelt dat in het Aanvullende geluidrapport voor zijn woning een onjuiste geveloriëntatie is gehanteerd.

41.1. De minister erkent dat voor de woning van Punte aan de Willem van Beuningenlaan 5 te Vught de oostgevel maatgevend is en dat in het Aanvullende geluidrapport abusievelijk is uitgegaan van een noordelijk georiënteerd rekenpunt. In het Aanvullende geluidrapport is een te lage geluidbelasting berekend. De Afdeling ziet hierin aanleiding voor het oordeel dat het Aanvullende geluidrapport, voor zover dat ziet op de geveloriëntatie van de woning Willem van Beuningenlaan 5, niet met de vereiste zorgvuldigheid als bedoeld in artikel 3:2 van de Awb tot stand is gekomen. De Afdeling ziet evenwel tevens aanleiding om de schending van dit artikel met toepassing van artikel 1.5, eerste lid, van de Chw te passeren. Hiertoe overweegt zij als volgt.

41.2. De minister heeft een "Erratum bij Wijziging Tracébesluit A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven(2012)" (hierna: Erratum) opgesteld waarin een nieuwe berekening is uitgevoerd voor de woning Willem van Beuningenlaan 5, waarbij van een rekenpunt op de oostgevel is uitgegaan. Uit die berekening volgt dat de toekomstige geluidbelasting bij de woning 49,96 dB bedraagt. Deze waarde is weliswaar 0,99 dB hoger dan de uitkomst volgens de geluidberekening in het Aanvullende geluidrapport, maar is lager is dan de voor deze woning geldende geluidgrenswaarde – de eerder vastgestelde hogere waarde – van 50,44 dB. Voor de woning van Punte hoeft derhalve geen hogere waarde te worden vastgesteld. Gelet hierop is het niet aannemelijk dat Punte door schending van artikel 3:2 van de Awb is benadeeld.

42. De beroepen geven, gezien het voorgaande, geen grond voor het oordeel dat de minister bij de toepassing van de bepalingen van de Wet geluidhinder in zoverre niet van de resultaten van het akoestisch onderzoek, het Aanvullende geluidrapport en het erratum mocht uitgaan. Met dien verstande dat dit niet opgaat voor het akoestisch onderzoek wat betreft de woning Boxtelseweg 24 en het Aanvullende geluidrapport wat betreft de geveloriëntatie van de woning van Punte.

Geluidhinder- maatregelen en hogere waarden

43. Ingevolge artikel 15, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat luidde ten tijde van de vaststelling van het tracébesluit, voor zover hier van belang, maakt een beslissing tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in zones ingevolge de artikelen 87e tot

en met 87i van de Wet geluidhinder met betrekking tot het gebied dat is begrepen in een tracébesluit, deel uit van het tracébesluit.

De artikelen 87e tot en met 87i zijn opgenomen in afdeling 2A van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder.

In artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, zoals dat luidt sinds 1 januari 2007, is, kort weergegeven en voor zover hier van belang, bepaald dat onder aanpassing van een weg in de zin van afdeling 2A moet worden verstaan: een aanpassing ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van deze afdeling als ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt.

In artikel 87f, eerste lid, aanhef en onder a, is, voor zover hier van belang, bepaald dat behoudens het tweede tot en met het vierde lid, de voor woningen ten gevolge waarvan de hoofdweg wordt aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB is, indien de geluidsbelasting van de woning vanwege de hoofdweg op 1 maart 1986 lager dan of gelijk was aan 60 dB(A).

Ingevolge artikel 87f, derde lid, geldt, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat bij een wijziging van een op 1 januari 2007 aanwezige hoofdweg, waarbij niet eerder een hogere waarde dan 48 dB is vastgesteld en waarbij de heersende waarde hoger is dan 48 dB, voor woningen ten gevolge waarvan de hoofdweg wordt aangepast, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de hoofdweg de heersende waarde is.

Ingevolge artikel 87f, vierde lid, samen met artikel 87b, eerste lid, onder a, voor zover hier van belang, kan de minister een hogere dan de in het derde lid bedoelde waarde vaststellen.

Ingevolge artikel 87f, zesde lid, voor zover hier van belang, kan slechts toepassing worden geven aan het vierde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Ingevolge artikel 87g, eerste lid, geldt, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat bij een woning waarvan de geluidsbelasting van de gevel op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A), de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB is.

Ingevolge artikel 87g, derde lid, samen met artikel 87b, eerste lid, onder a, voor zover hier van belang, kan de minister een hogere dan de in het eerste lid bedoelde waarde vaststellen met dien verstande dat deze de waarde 68 dB niet te boven mag gaan.

Ingevolge artikel 87g, zevende lid, voor zover hier van belang, kan slechts toepassing worden geven aan het derde lid in die gevallen waarin toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de verwachte geluidsbelasting van de gevel van de betrokken woningen, onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

43.1. Voor woningen langs het tracé ten behoeve waarvan het tracébesluit is genomen, kunnen, gezien het hiervoor weergegeven wettelijk kader, waarden voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (hierna: de voorkeursgrenswaarde) gelden, indien ten gevolge van de toename van de geluidbelasting bij die woningen van 2 dB(A) sprake is van een aanpassing van de weg (artikel 87f, hierna te noemen: aanpassingswoningen), of wanneer de geluidbelasting bij die woningen op 1 maart 1986 hoger was dan 60 dB(A) (artikel 87g, hierna te noemen: saneringswoningen).

Bij een voorziene overschrijding van de voorkeursgrenswaarde kan de minister een hogere waarde vaststellen, maar uitsluitend nadat hij heeft onderzocht in hoeverre die overschrijding met het treffen van maatregelen kan worden verminderd of voorkomen.

44. Goevaers en anderen en Mes en anderen kunnen zich niet verenigen met het door de minister in het kader van de doelmatigheidsbeoordeling toegepaste maatregel- en schermencriterium. Goevaers en anderen achten het onjuist dat geluidbeperkende maatregelen uit financiële overwegingen achterwege worden gelaten. Mes en anderen voeren aan dat de kosten-baten analyse onvoldoende inzichtelijk is gemaakt.

44.1. De minister heeft voor de beoordeling van de doeltreffendheid van geluidbeperkende maatregelen in relatie tot de bezwaren van financiële aard (hierna: de doelmatigheidsbeoordeling) voor saneringswoningen het schermencriterium gehanteerd en voor de overige woningen het maatregelcriterium. In hoofdstuk 4 van het Algemene bijlagenrapport zijn het maatregelcriterium en schermencriterium toegelicht. In hoofdstuk 6 van het Specifieke bijlagenrapport is voor elk van de onderzochte deelgebieden van het tracé uiteengezet welke maatregelvarianten voor het beperken van de geluidbelasting zijn onderzocht en tot welke maatregelen en welke hogere waarden een doelmatigheidsbeoordeling aan de hand van het maatregel- en schermencriterium leidt. De Afdeling heeft in onder meer de uitspraak van 21 februari 2007 in zaak nr. 200600229/1 (www.raadvanstate.nl) geoordeeld dat toepassing van het maatregel- en schermencriterium niet in strijd is met de Wet geluidhinder en de daarop gebaseerde regelgeving. Bij toepassing van dit criterium spelen niet alleen financiële overwegingen een rol, maar worden de kosten van geluidbeperkende maatregelen afgewogen tegen de te behalen geluidreductie. De geluidisolerende capaciteit van woningen worden bij de toepassing van het maatregel- en schermencriterium niet betrokken. Gelet hierop ziet de Afdeling in de niet nader onderbouwde bezwaren van Goevaers en anderen en Mes en anderen tegen het maatregel- en schermencriterium geen aanleiding om ten aanzien van de aanvaardbaarheid daarvan tot een ander oordeel te komen.

– Deelgebied 31

45. Lelijveld en anderen vrezen geluidhinder en voeren aan dat het tracébesluit ten onrechte niet in voldoende maatregelen voorziet om geluidhinder op hun woningen te beperken. Zij wijzen daartoe op een rapport van Cauberg Huijgen waarin geluidmetingen zijn verricht die volgens hen aantonen dat de huidige geluidbelasting reeds het toelaatbare overschrijdt. Zij betwijfelen voorts of de minister juiste toepassing heeft gegeven aan het

doelmatigheidscriterium nu ter hoogte van hun woningen het bestaande geluidscherm aan de oostzijde van de A2 wordt verhoogd en het bestaande geluidscherm aan de westzijde wordt verlaagd, terwijl volgens hen meer woningen aan de westzijde dan aan de oostzijde van het tracé zijn gelegen. Bovendien is het volgens hen onduidelijk of de aan te brengen geluidschermen absorberend of reflecterend worden uitgevoerd.

45.1. De woningen van Lelijveld en anderen zijn gelegen aan de Buxtelseweg 24 en 24a en de Willem van Beuningenlaan 1 en 2 te Vught. De woningen zijn gelegen in deelgebied Kern Vught, dat gebied wordt in het Aanvullende geluidrapport aangeduid als deelgebied 31. Uit paragraaf 6.1, p. 24, van het Specifieke bijlagenrapport volgt dat het voor dit deelgebied doelmatig is de bestaande geluidschermen aan de westzijde te vervangen door schermen met een hoogte van 7, 5 en 4 m en een nieuw scherm te plaatsen met een hoogte van 1 m aan de noordwestzijde van de hoofdrijbaan van de Rijksweg. Aan de oostzijde van de A2, in deelgebied 33, zullen ter hoogte van de woningen van Lelijveld en anderen, aan de Haldersebaan, de geluidschermen worden verhoogd naar 4 m en 5 m.

Volgens paragraaf 2.2.2. van het Aanvullende geluidrapport leidt een doelmatigheidsbeoordeling, waarbij wordt uitgegaan van extra beschikbaar budget, niet tot verdergaande geluidmaatregelen. Voor de woning Buxtelseweg 24 zijn in het wijzigingsbesluit daarom hogere waarden vastgesteld van 56 dB op 1,5 m, onderscheidenlijk 61 dB op 4,5 m waarneemhoogte.

In artikel 4 van het tracébesluit is in tabel 3 een overzicht gegeven van de schermmaatregelen en de uitvoering daarvan. Daaruit volgt dat de geluidschermen in de Kern Vught absorberend zullen worden uitgevoerd en dat de geluidschermen aan de Haldersebaan te Vught reflecterend zullen worden uitgevoerd.

Voor zover Lelijveld en anderen stellen dat de bestaande geluidschermen aan de westzijde worden verlaagd, mist het beroep in zoverre feitelijke grondslag. Zij hebben het door hen vermelde rapport van Cauberg Huijgen niet overgelegd en ook hebben zij geen concrete argumenten naar voren gebracht waarom de beoordeling van de doelmatigheid niet juist zou zijn. Lelijveld en anderen hebben dan ook niet aannemelijk gemaakt dat de uitkomsten van de doelmatigheidsbeoordeling onjuist zijn. Dat Lelijveld en anderen het wenselijk vinden dat meer of andere geluidreducerende maatregelen worden getroffen dan wel wensen dat lagere hogere waarden worden vastgesteld, is voor de Afdeling ontoereikend voor het oordeel dat de minister een onjuiste toepassing heeft gegeven aan het door hem bij de beoordeling van de doelmatigheid gehanteerde uitgangspunten. De conclusie is dan ook dat de minister in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen.

46. Van Rensch is beducht voor geluidhinder ter plaatse van zijn woning. Hij voert aan dat het tracébesluit niet in voldoende maatregelen voorziet om de geluidhinder op zijn woning te beperken. Voorts acht hij het onjuist dat voor de tweede verdieping van zijn woning niet een hogere waarde is vastgesteld. Bovendien is voor hem onduidelijk of zijn woning in het tracébesluit is aangemerkt als saneringswoning.

46.1. De woning van Van Rensch is gelegen aan de Leeuwensteinlaan 35 te Vught in deelgebied 31. Volgens bijlagetabel 4.5 van het Aanvullende geluidrapport is voor deze woning sprake van een saneringssituatie. Voor dit deelgebied acht de minister het doelmatig ter hoogte van deze woning de bestaande geluidschermen aan de westzijde te vervangen door schermen met een hoogte van 7, 4 en 5 m en een nieuw scherm te plaatsen met een hoogte van 1 m aan de noordwestzijde van de hoofdrijbaan van de Rijksweg. Uit bijlagetabel 4.5 van het Aanvullende geluidrapport volgt dat in het maatgevende jaar de geluidbelasting ten gevolge van deze maatregelen gelijk blijft of afneemt ten opzichte van de eerder vastgestelde hogere waarde en de heersende waarde, zodat, anders dan Van Rensch meent, voor de woning Leeuwensteinlaan 35 geen hogere waarden behoeven te worden vastgesteld. Van Rensch heeft geen concrete feiten of omstandigheden aangevoerd die de Afdeling aanleiding geven voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen.

- Deelgebied 32

47. Peijnenborg betwijfelt of verhoging van het bestaande geluidscherm ter plaatse van zijn woning doelmatig is. Hij voert aan dat de voorziene aanpassingen aan de noord- en zuidzijde van het bestaande geluidscherm dusdanige geluidwerende effecten hebben, dat verhoging van dit scherm ter plaatse van zijn woning niet nodig is.

48. De minister heeft ter zitting uiteengezet dat in de buurt van de woning van Peijnenborg de woning Buxtelseweg 63 is gelegen. Bij deze woning is een toename van de toekomstige geluidbelasting berekend van meer dan 5 dB. De Wet geluidhinder schrijft in een dergelijk geval voor dat de minister gehouden is tot het treffen van maatregelen, indien deze doelmatig zijn, aldus de minister.

48.1. De woning van Peijnenborg is gelegen aan de Buxtelseweg 79 te Vught. De woning is gelegen in deelgebied Buxtelseweg. Dat gebied wordt in het Aanvullende geluidrapport aangeduid als deelgebied 32. De geluidbelasting op de gevel van de woning Buxtelseweg 79 neemt op 4,5 m waarneemhoogte toe met ruim 2 dB. Voor de woning Buxtelseweg 79 is sprake van een saneringssituatie. Volgens paragraaf 6.2 van het Specifieke bijlagenrapport, is het voor deelgebied 32 doelmatig het bestaande scherm te verhogen van 5 m naar 6 m. Voorts volgt uit bijlagetabel 4.6 van het Aanvullende geluidrapport dat op een waarneemhoogte van 4,5 m een lagere hogere waarde kan worden vastgesteld dan de eerder vastgestelde hogere waarde van 55,36 dB, namelijk 52 dB. Peijnenborg heeft niet aannemelijk gemaakt dat de uitkomsten van deze doelmatigheidsbeoordeling onjuist zijn. De minister heeft dan ook in redelijkheid ervoor kunnen kiezen om het bestaande geluidscherm te verhogen. Daarbij betreft de Afdeling de omstandigheid dat de minister gehouden is tot het treffen van doelmatige maatregelen vanwege de woning Buxtelseweg 63.

49. Punte en Stichting Reinier van Arkel vrezen geluidhinder. Zij betogen dat het tracébesluit ten onrechte niet in voldoende maatregelen

voorziet om het gehele terrein van Zorgpark Voorburg te beschermen. Zij voeren in dat kader aan dat de eerder vastgestelde hogere waarde van 68 dB(A) voor Villa Voorburg wordt gehandhaafd voor één specifiek punt, dat deels achter het scherm ligt en ten onrechte niet voor het gehele terrein van Zorgpark Voorburg. Stichting Reinier van Arkel voert aan dat een eerder akoestisch onderzoek, dat is uitgevoerd ten tijde van de ombouw van de N2 naar de A2, wel op het gehele terrein zag. Volgens haar is bij het nemen van het bestreden besluit voorbij gegaan aan het feit dat de eerder vastgestelde hogere waarde diende ter bescherming van het gehele terrein. Voorts voert Stichting Reinier van Arkel aan dat de minister bij de beoordeling van het terrein van Zorgpark Voorburg ten onrechte artikel 87g van de Wet geluidhinder heeft toegepast.

49.1. In artikel 87b van de Wet geluidhinder is de definitie opgenomen van "andere geluidsgevoelige gebouwen" en "geluidsgevoelige terreinen". Als zodanig worden onderscheidenlijk aangemerkt: onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen en bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen andere gezondheidszorggebouwen, en: terreinen die behoren bij voornoemde gebouwen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg.

Ingevolge artikel 87f, eerste lid, aanhef en onder b, is, voor zover hier van belang, behoudens het tweede tot en met het vierde lid, de voor woningen ten gevolge waarvan de hoofdweg wordt aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting 48 dB, indien deze hoofdweg na 1 januari 1982 is aangelegd op grond van een overeenkomstig de artikelen 76 en 77 vastgesteld of herzien bestemmingsplan.

49.2. Uit artikel 87b van de Wet geluidhinder volgt dat het buitenterrein bij gezondheidsgebouwen, zoals in dit geval een psychiatrische inrichting, bescherming geniet ingevolge de Wet geluidhinder voor zover het bestemd is of wordt gebruikt voor de in de gebouwen verleende zorg. De minister stelt dat ten tijde van het voorbereiden van het ontwerp-tracébesluit weliswaar bekend was dat voor het buitenterrein in het verleden een hogere waarde was vastgesteld, maar dat onduidelijk was of de hogere waarde was vastgesteld voor het gehele terrein of slechts voor een beperkter gebied. Bij de uitwerking van het tracébesluit bleek volgens de minister, in tegenstelling tot hetgeen Stichting Reinier van Arkel stelt, dat de eerder vastgestelde hogere waarde van 68 dB(A), omgerekend 66 dB, niet gold voor het gehele terrein, maar slechts zag op één meetpunt, punt V520. Dat punt staat aangegeven op de tekening in bijlage 3.5 van het Specifieke bijlagenrapport. De minister heeft in dit verband een rapport van oktober 1986 overgelegd met de resultaten van het destijds door DHV uitgevoerde akoestisch onderzoek naar de gevolgen van de ombouw van Rijksweg 2 in de gemeenten Vught en St. Michielsgestel. Uit tabel 3.1 van dat geluidrapport volgt dat punt V520 - Buxtelseweg (terrein) – destijds is aangemerkt als saneringssituatie en uit figuur 10 volgt dat ter hoogte van punt V520 sprake was van een reconstructie van een weg en niet de aanleg van een nieuwe weg. Punte en Stichting Reinier van Arkel hebben met hetgeen zij hebben aangevoerd niet aannemelijk gemaakt dat het standpunt van de minister met betrekking tot punt V520 onjuist is.

49.3. Artikel 87g van de Wet geluidhinder is niet van toepassing op geluidgevoelige terreinen. De minister heeft geen toepassing gegeven aan dat artikel. Desondanks heeft de minister onderzocht welke maatregelen nodig zijn om op het terrein van Zorgpark Voorburg te voldoen aan de voor meetpunt V520 eerder vastgestelde waarde. Volgens de minister zal de toekomstige geluidbelasting met de voorgestelde maatregelen 61 dB bedragen op meetpunt V520 en garanderen deze maatregelen dat de geluidbelasting op vrijwel het gehele terrein van Zorgpark Voorburg lager is dan de eerder vastgestelde hogere waarde van 66 dB. Alleen ten zuiden van meetpunt V520 wordt niet voldaan aan de eerder vastgestelde hogere waarde. Dat deel van het terrein van Zorgpark Voorburg wordt volgens de minister echter niet gebruikt voor de in het geluidsgevoelig gebouw verleende zorg als bedoeld in artikel 87b van de Wet geluidhinder. Blijkens een ter zitting door de minister getoonde foto wordt dit terrein gebruikt als opslagterrein. Stichting Reinier van Arkel heeft ter zitting medegedeeld dat het terrein voor opslag wordt gebruikt. Daarbij is opgemerkt dat dit in de toekomst kan veranderen. Daarmee is niet aannemelijk gemaakt dat de door de minister gestelde situatie onjuist is. Er is dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen.

50. Voorts stelt Stichting Reinier van Arkel dat bijlage 19 bij het verweerschrift niet representatief is voor de situatie ter plaatse van Zorgpark Voorburg, omdat daarop een aantal gebouwen niet correct zijn weergegeven, dat in de geluidbeoordeling is uitgegaan van verkeerde hoogtes van de gebouwen Herlaarhof en Klimop en dat bij bepaalde geluidgevoelige gebouwen ten onrechte is getoetst aan de heersende waarde en niet aan de eerder vastgestelde hogere waarde.

50.1. Naar aanleiding van de reactie van Stichting Reinier van Arkel op het verweerschrift heeft de minister de gebouwen van Zorgpark Voorburg opnieuw beoordeeld en toetspunten toegevoegd aan het rekenmodel voor het gebouw Herlaarhof aan de Buxtelseweg 32, voor een derde bouwlaag voor een gedeelte van het oude pand en voor vier bouwlagen voor het nieuwe pand. Tevens heeft de minister een toetspunt toegevoegd aan het rekenmodel voor de derde bouwlaag van het gebouw Klimop aan de Laan van Voorburg 2. De minister erkent dat de eerder vastgestelde hogere waarden voor de gebouwen Herlaarhof en Klimop aanvankelijk niet bij de besluitvorming zijn betrokken. De minister heeft de eerder vastgestelde hogere waarden en de nieuwe toetspunten alsnog in het rekenmodel verwerkt, de heersende en toekomstige geluidbelasting bij de gebouwen op Zorgpark Voorburg opnieuw berekend en een nieuwe doelmatigheidsafweging gemaakt.

Ter zitting heeft de minister deze nieuwe geluidberekening en doelmatigheidsafweging overgelegd, weergegeven in tabel 2.2 en 2.3 van bijlage 1 bij de pleitnota. Volgens die bijlage leiden de gewijzigde uitgangspunten niet tot andere maatregelen. Bij gebouw Klimop aan de Laan van Voorburg 2 kan aan de geldende grenswaarden worden voldaan, maar bij de gebouwen Herlaarhof aan de Buxtelseweg 32 en De Zwengel aan de Carillonlaan 3 kan niet aan de geldende grenswaarden worden voldaan,

zodat hogere waarden hadden moeten worden vastgesteld. Dit houdt volgens de minister in dat voor het oude pand van het gebouw Herlaarhof Boxtelseweg 32 hogere waarden hadden moeten worden vastgesteld van 50 dB op 1,5 m hoogte, 51 dB op 4,5 m hoogte en 52 dB op 7,5 m hoogte, dat voor nieuwe pand van het gebouw Herlaarhof Boxtelseweg 32 hogere waarden hadden moeten worden vastgesteld van 50 dB op 1,5 m hoogte, 52 dB op 4,5 m hoogte, 52 dB op 7,5 m hoogte en 52 dB op 10,5 m hoogte en dat voor het gebouw De Zwengel aan de Carillonweg 3 een hogere waarde had moeten worden vastgesteld van 49 dB op 4,5 m hoogte.

50.2. Stichting Reinier van Arkel heeft, gelet op de aard van de bij de pleitnotitie verstrekte gegevens en het tijdstip waarop de minister deze gegevens naar voren heeft gebracht, niet de mogelijkheid gehad adequaat op de nieuwe geluidberekening en doelmatigheidsafweging te reageren. De Afdeling zal om die reden en in aanmerking genomen hetgeen in rechtsoverweging 90 is overwogen Stichting Reinier van Arkel in gelegenheid stellen om op tabel 2.2 en 2.3 van bijlage 1 bij de pleitnota van de minister te reageren. Daartoe zal de Stichting Reinier van Arkel per separate brief een termijn worden gesteld.

– Deelgebied 33

51. Damman en Tilman vrezen geluidhinder. Zij achten het onjuist dat voor hun woningen een hogere waarde is vastgesteld. Volgens Tilman is de geluidhinder onaanvaardbaar.

51.1. De woningen van Damman en Tilman zijn gelegen aan de Sluisakker 5 en 3 te Vught en zijn in het tracébesluit aangemerkt als aanpassingswoning, onderscheidenlijk saneringswoning. De woningen zijn gelegen in deelgebied Haldersebaan. Dat gebied wordt in paragraaf 5.4.3 van het Hoofdrapport aangeduid als deelgebied 33. Voor de woning Sluisakker 5 is eerder een hogere waarde vastgesteld van 58,42 dB en voor de woning Sluisakker 3 zijn eerder hogere waarden vastgesteld van 54,42 dB op 1,5 m waarneemhoogte en 56,39 dB op 4,5 m waarneemhoogte. Uit paragraaf 6.3, p. 29 van het Specifieke bijlagenrapport volgt dat het voor dit deelgebied doelmatig is om de bestaande schermen ter hoogte van de woningen van Damman en Tilman met 1 m te verhogen. De geluidbelasting zal ten gevolge van deze maatregel, volgens bijlagetabel 4.7 van het Specifieke bijlagenrapport, voor de woning Sluisakker 5 afnemen tot 49,63 dB en voor de woning Sluisakker 3 tot 49,52 dB op een waarneemhoogte van 1,5 m en tot 53,12 dB op een waarneemhoogte van 4,5 m. Dit betekent dat de situatie voor de woningen van Damman en Tilman verbetert en niet opnieuw hogere waarden behoeven te worden vastgesteld.

51.2. Gelet op het voorgaande, ziet de Afdeling het niet nader geconcretiseerde betoog van Damman en Tilman geen grond voor het oordeel dat de minister in zoverre de geluidbelasting op de gevels van de woningen niet in redelijkheid aanvaardbaar heeft kunnen achten.

52. Van Rijckevorsel is beducht voor geluidhinder ter plaatse van het landgoed Muyserick, gelegen aan de oostzijde van de A2. Hij voert aan dat het tracébesluit niet in voldoende maatregelen voorziet, omdat ten onrechte is besloten om het in het ontwerptracébesluit opgenomen geluidscherm aan de oostzijde van de A2 ter hoogte van Huize Muyserick te laten vervallen.

52.1. Ten tijde van de vaststelling van het ontwerpbesluit was ter hoogte van Landgoed Muyserick, Huize Muyserick en de woningen Maurick 6 en 8 een geluidscherm geprojecteerd. De aanleiding voor dat scherm was gelegen in de berekende toename van geluidbelasting bij de woning Maurick 2. Voor de woning Maurick 2 is in het verleden een hogere waarde vastgesteld en is sprake van een saneringssituatie. Voor een dergelijke woning mag ingevolge artikel 87g, vierde lid, van de Wet geluidhinder opnieuw een hogere waarde worden vastgesteld, maar deze verhoging mag in beginsel niet meer bedragen dan 5 dB.

In het akoestisch onderzoek bij het ontwerptracébesluit is volgens de minister het bestaande geluidscherm aan de westzijde van de A2 abusievelijk als reflecterend scherm ingevoerd, waardoor de uitkomsten van de geluidberekeningen een toename van meer dan 5 dB lieten zien. Het bestaande geluidscherm is volgens hem echter absorberend. Uit nadere berekeningen volgt dat de geluidbelasting bij de woning Maurick 2 in de toekomst, zonder aanvullende maatregelen, niet met meer dan 5 dB toeneemt ten opzichte van de reeds gestelde grenswaarde. Een scherm ter hoogte van deze woning is volgens de minister niet nodig. Van Rijckevorsel heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze uiteenzetting onjuist is.

52.2. Van Rijckevorsel is eigenaar van landgoed Muyserick, gelegen aan de Maurick 1 en 3 te Vught. De overige woningen zijn gelegen aan de Maurick 6 en 8 te Vught. Deze opstallen zijn gelegen in deelgebied Haldersebaan. Dat gebied wordt in het Hoofdrapport aangeduid als deelgebied 33. Uit paragraaf 3.11, tabel 3-7, van het Hoofdrapport en de tekening in bijlage 3.4 van het Specifieke bijlagenrapport, volgt dat het kantoor van Huize Muyserick gelegen aan Maurick 1 en Huize Muyserick, gelegen aan Maurick 3, anders dan de woningen Maurick 6 en 8, niet zijn aangemerkt als (andere) geluidgevoelige gebouwen. Bij de woningen Maurick 6 en 8 is sprake van een aanpassingssituatie en voor deze woningen zijn in het tracébesluit hogere waarden vastgesteld van 54 dB, onderscheidenlijk 51 dB. Volgens paragraaf 6.3 en bijlage 5.4 van het Specifieke bijlagenrapport is in de geluidberekeningen ook rekening gehouden met de voorziene geluidschermen in deelgebied 31 en is het voor deelgebied 33 doelmatig de bestaande geluidschermen met één meter te verhogen. Het is volgens het Specifieke bijlagenrapport niet doelmatig de geluidschermen 200 m te verlengen tot voorbij de woningen Maurick 6 en 8.

In hetgeen Van Rijckevorsel heeft aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding om de uitkomsten van deze doelmatigheidsbeoordeling onjuist te achten. Dat Van Rijckevorsel het wenselijk vindt dat meer of andere geluidreducerende maatregelen worden getroffen dan wel wenst dat lagere hogere waarden worden vastgesteld, is voor de Afdeling ontoereikend voor het oordeel dat de minister niet een juiste toepassing heeft gegeven aan de door hem bij de beoordeling van de doelmatigheid gehanteerde

uitgangspunten. De conclusie is dan ook dat de minister in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen.

53. Van Lanschot acht het onredelijk dat voor zijn woning de Maurick 2 als enige woning in de omgeving geen maatregel wordt getroffen, terwijl volgens hem de geluidbelasting op de gevel van de woning zal toenemen. Volgens hem is het bovendien onredelijk dat ter hoogte van zijn woning een geluidbelasting van 62 dB en aan de overzijde van de weg een geluidbelasting van 48 dB toelaatbaar wordt geacht.

53.1. Ingevolge artikel 87g, tweede lid, aanhef en onder b, van de Wet geluidhinder geldt dat, voor zover hier van belang, in geval eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, vanwege de betrokken weg of wegen is vastgesteld dan 48 dB, de voor de woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen:

b. de laagste van de volgende twee waarden als de heersende waarde hoger is dan 48 dB:

1° de heersende waarde;

2° de eerder vastgestelde waarde.

Ingevolge artikel 87g, vierde lid, voor zover van belang, kan een hogere dan in het tweede lid bedoelde waarde worden vastgesteld met dien verstande dat de verhoging 5 dB niet te boven mag gaan behoudens de onder sub 1° en 2° genoemde gevallen.

53.2. De woning van Van Lanschot is gelegen aan de Maurick 2 te Vught in deelgebied 33. Voor de woning Maurick 2 is eerder een hogere waarde vastgesteld van 54 dB(A). Het betreft een afgehandelde saneringssituatie. Volgens het Specifieke bijlagenrapport is het doelmatig om de bestaande geluidschermen aan de oostzijde van de A2 ten noorden van de Haldersebaan met 1 m te verhogen, maar is het niet doelmatig om het bestaande scherm te verlengen tot voorbij de woning Maurick 2. Blijkens artikel 4, tabel 6, van het tracébesluit zijn voor de woning Maurick 2 hogere waarden vastgesteld van 56 dB op 1,5 m en van 57 dB op 4,5 m waarneemhoogte. Uit artikel 87g, vierde lid, van de Wet geluidhinder volgt dat bij de wijziging van een weg opnieuw een hogere waarde mag worden vastgesteld, maar dat deze verhoging in beginsel niet meer dan 5 dB mag bedragen ten opzichte van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bedoeld in het tweede lid. Volgens bijlagetabel 4.7 van het Specifieke bijlagen bedraagt de in het tweede lid bedoelde ten hoogste toelaatbare geluidbelasting 52,49 dB op 1,5 m waarneemhoogte en 52,95 dB op 4,5 m waarneemhoogte. De berekende toekomstige geluidbelasting met maatregelen bedragen onderscheidenlijk 55,66 dB en 56,91 dB. De geluidbelasting neemt derhalve niet met meer dan 5 dB toe.

Het betoog van Van Lanschot mist feitelijke grondslag, omdat hij stelt dat bij zijn woning een geluidbelasting van 62 dB is toegestaan, terwijl hogere waarden van onderscheidenlijk 56 en 57 dB zijn vastgesteld. Hetgeen

Van Lanschot naar voren heeft gebracht, leidt dan ook niet tot het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen en de daarbij behorende hogere waarden. Voor zover Van Lanschot zijn situatie vergelijkt met de situatie aan de overzijde van de weg, overweegt de Afdeling dat hij niet aannemelijk heeft gemaakt dat die situatie zodanig overeenkomt met zijn situatie, dat geoordeeld moet worden dat de minister bij het nemen van het tracébesluit heeft gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

54. Teulings is beducht voor een toename van geluidhinder op het landgoed Bleijendijk en voert aan dat het tracébesluit ten onrechte niet in voldoende maatregelen voorziet om de geluidhinder op het landgoed te beperken. Op het landgoed staan twaalf panden met uiteenlopende bestemmingen en functies, gekoppeld aan diverse op het landgoed uitgeoefende activiteiten. Teulings voert aan dat de woningen Bleijendijk 1, 1a, 5 en 7 weliswaar in het tracébesluit zijn aangemerkt als aanpassingswoningen, maar dat de buitenruimte ten onrechte niet is betrokken in de afweging van maatregelen. De locatie zal door een toename van geluidhinder ongeschikt worden als gastenverblijf(zone). De panden aan de Bleijendijk 1b, 2, 3 en 4 en aan de St. Michielsgestelseweg 22, 22a, 22b, 22c zijn volgens Teulings ten onrechte niet als aanpassingswoningen aangemerkt, omdat eigen geluidmetingen hogere geluidwaarden laten zien.

54.1. Ingevolge artikel 1 van de Wet geluidhinder, voor zover van belang, wordt onder geluidsgevoelige ruimte verstaan, een ruimte binnen een woning voor zover die kennelijk als slaap-, woon-, of eetkamer wordt gebruikt of voor een zodanig gebruik is bestemd, alsmede een keuken van ten minste 11 m².

Ingevolge artikel 87f, tweede lid, geldt, voor zover hier van belang, ingeval eerder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, vanwege de betrokken weg of wegen is vastgesteld dan 48 dB, en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, de voor de woningen binnen de zone van een te wijzigen of te verbreden hoofdweg ten gevolge waarvan de hoofdweg of binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen worden aangepast, ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de hoofdweg of vanwege binnen het tracé van die hoofdweg gelegen wegen, de laagste van de volgende twee waarden:

- a. de heersende waarde;
- b. de eerder vastgestelde waarde.

54.2. Landgoed Bleijendijk is gelegen ten oosten van de A2 in deelgebied Haldersebaan te Vught. Dat gebied wordt in het Hoofdrapport aangeduid als deelgebied 33. Uit de definitie van "geluidgevoelige terreinen" in artikel 87b van de Wet geluidhinder volgt dat een buitenterrein bij een landgoed geen bescherming toekomt. De minister was in zoverre derhalve niet gehouden de buitenruimte van landgoed Bleijendijk te betrekken in het geluidonderzoek. Volgens bijlagetabel 4.7 van het Specifieke bijlagenrapport is bij de woningen Bleijendijk 1, Bleijendijk 1a en Bleijendijk 7 – op de westgevel – sprake van een saneringssituatie en bij de woningen Bleijendijk 5 van een aanpassingssituatie. De minister stelt dat het pand aan de Bleijendijk 1b

wordt gebruikt als meditatieruimte. Nu een meditatieruimte krachtens de in artikel 1 opgenomen definitie niet als geluidgevoelig is aangemerkt, komt daaraan op grond van de Wet geluidhinder geen bescherming toe. Uit bijlage 3.4 van het Specifieke bijlagenrapport volgt dat de panden aan de Michielsgestelseweg 22, 22a, 22b en 22c zijn gelegen buiten de ingevolge artikel 74 van de Wet geluidhinder geldende zone. De minister was dan ook niet gehouden deze panden in het geluidonderzoek te betrekken.

54.3. Voor de beantwoording van de vraag of de woningen Bleijendijk 2, 3 en 4 aanpassingswoningen zijn, moet gezien de definitie van "aanpassing" in artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, van de Wet geluidhinder worden vastgesteld of de geluidbelasting in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van artikel 87f als ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt voor de woning. Een redelijke uitleg van artikel 87b, eerste lid, aanhef en onder h, brengt mee dat sprake is van een wegaanpassing, wanneer de geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevend jaar zonder het treffen van maatregelen met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de geluidbelasting die voor de woning op grond van artikel 87f zou gelden indien die woning als aanpassingswoning zou moeten worden beschouwd.

54.4. Indien voor de woningen Bleijendijk 2, 3 en 4 op grond van artikel 87f een waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting zou gelden, zou deze op grond van het derde lid van dit artikel, overeenkomen met de geldende geluidgrenswaarde van 48 dB, aangezien de berekende heersende geluidbelasting op die woningen onderscheidenlijk 45,32 dB, 45,35 dB en 45,34 dB bedraagt en derhalve lager is dan de hoogst toelaatbare geluidbelasting.

In het geluidrapport is berekend en in bijlagetabel 4.7 van het Specifieke bijlagenrapport is weergegeven, dat in het toekomstig maatgevende jaar de geluidbelasting zonder het treffen van maatregelen onderscheidenlijk maximaal 47,82 dB, 47,74 dB en 47,74 dB zal bedragen. Dit is lager dan de geluidgrenswaarde van 48 dB die zou gelden op grond van artikel 87f van de Wet geluidhinder. In hetgeen Teulings heeft aangevoerd is geen grond gelegen om te twifelen aan de juistheid van deze waarden. Nu de geluidbelasting in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen niet met meer dan 2 dB wordt verhoogd ten opzichte van de waarde die ingevolge artikel 87f voor de woning zou gelden indien er sprake zou zijn van een aanpassing van de weg, is er wat deze woningen betreft daarvan dan ook geen sprake.

54.5. Gezien het voorgaande zijn de woningen Bleijendijk 2, 3 en 4 geen aanpassingswoningen. Dit brengt mee dat het vaststellen van een hogere waarde op grond van de artikelen 87f, vierde lid, van de Wet geluidhinder – en het in dat kader doen van onderzoek naar verdere geluidreducerende maatregelen – niet aan de orde is.

- Deelgebied 52

55. Buchholtz en anderen stellen dat de geluidwerende voorzieningen ter hoogte van hun perceel onvoldoende zijn. Deze moeten volgens hen minimaal 9 tot 12 meter hoger zijn. Zij betwisten dat het niet doelmatig is het scherm te verhogen.

55.1. De woning van Buchholtz en anderen is gelegen aan de Vorsenpoel 13 te Boxtel en is in het tracébesluit aangemerkt als aanpassingswoning. De woning is gelegen in deelgebied Bebouwde kom Boxtel. Dat gebied wordt in paragraaf 5.6.2, p. 49, van het Hoofdrapport aangeduid als deelgebied 52. Uit paragraaf 6.5, p. 35 van het Specifieke bijlagenrapport volgt dat de te treffen maatregelen die voor dit deelgebied doelmatig zijn van noord naar zuid bestaan uit een nieuw scherm met een lengte van 530 m en een hoogte van 5,5 m, een nieuw scherm met een lengte van 1170 m en een hoogte van 4,5 m en een nieuw scherm met een lengte van 670 m en een hoogte van 4 m. De geldende geluidgrenswaarde voor de woning Vorsenpoel 13 bedraagt 48,13 dB op 1,5 m waarneemhoogte en 51,85 dB op 4,5 m waarneemhoogte. De geluidbelasting op de woning van Buchholtz en anderen neemt ten gevolge van deze maatregel af tot 44,57 dB op 1,5 m waarneemhoogte en 48,07 op 4,5 m waarneemhoogte. In aanmerking genomen dat Buchholtz en anderen geen concrete argumenten naar voren hebben gebracht tegen de beoordeling van de doelmatigheid, ziet de Afdeling in hetgeen zij hebben aangevoerd geen aanleiding om de uitkomsten van deze beoordeling onjuist te achten. Dat Buchholtz en anderen het wenselijk vinden dat meer of andere geluidreducerende maatregelen worden getroffen, acht de Afdeling niet toereikend voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen.

- Deelgebied 56

56. Veroude kan zich niet verenigen met het in het tracébesluit voorziene geluidscherm langs de A2 ter hoogte van zijn perceel gelegen aan de Koppenhoefstraat 16 in het gebied Hoog Munsel te Boxtel. Volgens hem zal dit geluidscherm voor verkeer vanaf de A2 het zicht op zijn bedrijf ontnemen. Veroude acht het mogelijk een doelmatige schermvariant te realiseren waarbij het zicht op zijn bedrijf gewaarborgd blijft.

56.1. De geldende geluidgrenswaarde voor de woning Koppenhoefstraat 16 is 55,50 dB en volgens bijlagetabel 4.14 van het Specifieke bijlagenrapport zal de geluidbelasting op de woning in de toekomst, zonder maatregelen toenemen tot 58,37 dB. In artikel 4, vierde lid, samen gezien met tabel 3 van het tracébesluit, is bepaald dat aan de oostzijde van de A2 tussen km 130,240 en km 130,530 een absorberend geluidscherm van 3 m hoog wordt gerealiseerd. Door plaatsing van het geluidscherm zal de geluidbelasting berekend op 1,5 m waarneemhoogte afnemen tot 54,65 dB. In het tracébesluit is voor de woning op een waarneemhoogte van 4,5 m een hogere waarde vastgesteld van 57 dB.

56.2. De minister stelt dat de realisering van dit geluidscherm nodig is om de geluidbelasting op de nabijgelegen woning Onrooi 2, gelegen in gebied Hoog Munsel te Boxtel, in het Hoofdrapport aangeduid als deelgebied 56, terug te brengen. Onrooi 2 betreft een saneringssituatie. Volgens bijlagetabel 4.14 van het Specifieke bijlagenrapport is de geldende geluidgrenswaarde voor de woning Onrooi 2, 56,44 dB op 4,5 waarneemhoogte. De geluidbelasting zal volgens het Specifieke bijlagenrapport zonder het treffen van maatregelen toenemen met meer dan 5 dB tot 62,45 dB. Door het plaatsen van het geluidscherm neemt de geluidbelasting op de woning Onrooi 2 af tot 58,10 dB op 4,5 m waarneemhoogte. De minister stelt dat een transparante uitvoering van het scherm geen optie is vanwege de inpassing en de eenheid van het beeld voor het gehele traject. De minister staat open voor een valide alternatief voor het geprojecteerde scherm, mits dat past in het landschappelijke beeld en het dezelfde geluidbeperkende eigenschappen heeft als het geprojecteerde scherm. Veroude heeft echter geen doelmatig alternatief voor de schermvariant voorgesteld. Daarom is volgens de minister, met uitzondering van de viaducten, gekozen voor het plaatsen van betonnen schermen, die aan beide zijden zullen worden voorzien van begroeiing.

In hetgeen Veroude heeft aangevoerd acht de Afdeling geen aanknopingspunten gelegen evenvermelde uitgangspunten van de minister voor onjuist te houden. Zij ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister, gezien de stedenbouwkundige en landschappelijke bezwaren, in redelijkheid niet heeft kunnen kiezen voor het ter plaatse van het perceel van Veroude in het tracébesluit voorziene geluidscherm.

Voor de bespreking van het betoog van Veroude dat hij mogelijk schade lijdt als gevolg van de gewijzigde zichtbaarheid van zijn bedrijf, verwijst de Afdeling naar rechtsoverweging 85 en volgende.

- Deelgebied 62

57. Michels en anderen kunnen zich niet verenigen met het in het tracébesluit voorziene geluidscherm ter hoogte van hun woningen te Best. Dit geluidscherm ontnemt volgens hen voor verkeer vanaf de westelijke rijbaan het zicht op de door hen geëxploiteerde reclamemast en beperkt het zicht vanaf de oostelijke rijbaan. Zij betwisten de noodzaak van het geluidscherm niet, maar voeren aan dat de minister onvoldoende heeft gekeken naar oplossingen waarbij de geluidhinder wordt beperkt, maar de zichtbaarheid van de reclamemast gewaarborgd blijft.

57.1. Artikel 4, vierde lid, samen bezien met tabel 3 van het tracébesluit, bepaalt dat in de bak, kern Best, langs de westzijde van de A2 tussen km 138,800 en km 140,420 een absorberend geluidscherm van 7 m hoog, ten opzichte van plaatselijk maaiveld, wordt geplaatst. Uit paragraaf 4.1 van het Aanvullende geluidrapport volgt dat dit een nieuw scherm betreft van 5 m hoog op een grondkerende constructie van 2 m hoog voorzien van een T-top.

De woningen van Michels en anderen zijn gelegen aan de Bosseweg 33 en 37 in gebied bebouwde kom, Best. Dat deelgebied is in het Aanvullend rapport aangeduid als deelgebied 62. De door Michels en

anderen geëxploiteerde reclamemast staat ter hoogte van hun woningen naast de A2. De verbreding van de A2 leidt volgens paragraaf 2.3.3 van het Aanvullende geluidrapport in deelgebied 62 bij 1024 woningen tot een aanpassingssituatie. Uit bijlage 4.1 van het Aanvullende geluidrapport volgt dat het voor dit deelgebied doelmatig is om evenbedoeld geluidscherm te realiseren. Ten gevolge van de plaatsing van dit scherm zal het aantal woningen waar sprake is van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de geldende grenswaarde, afnemen van 1024 naar 235. De minister stelt dat ter hoogte van de reclamemast om redenen van landschappelijke inpassing en eenheid van beeld voor het hele traject is gekozen voor het plaatsen van betonnen schermen die aan beide zijden zullen worden voorzien van begroeiing. Een transparant scherm past daar niet in. Gelet op het voorgaande, geeft het betoog van Michels en anderen geen aanleiding voor het oordeel dat de minister, gezien de stedenbouwkundige en landschappelijke bezwaren, niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen om de geluidbelasting in deelgebied 62 te beperken.

Voor de bespreking van het betoog van Michels en anderen dat zij schade lijden als gevolg van de gewijzigde zichtbaarheid van hun reclame-uitingen, verwijst de Afdeling naar rechtsoverweging 85 en volgende.

58. Widlak en anderen en Van Kessel en anderen kunnen zich niet verenigen met het in het wijzigingsbesluit voorziene geluidscherm langs de afrit 28 te Best, omdat realisering van dit scherm effect heeft op de zichtbaarheid van bedrijven voor verkeer vanaf de A2. De reden om ter plaatse percelen te kopen en bedrijven te vestigen is mede ingegeven door zichtbaarheid voor verkeer vanaf de A2. Widlak en anderen en Van Kessel en anderen stellen dat vanuit planologisch oogpunt het behoud van deze zichtbaarheid wordt voorgestaan. De minister heeft volgens hen ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een transparant scherm.

58.1. Het wijzigingsbesluit voorziet in een verhoging van het geluidscherm langs de afrit 28, tussen km 140,42 en km 140,71, en een verhoging en verlenging van het scherm langs het viaduct Eindhoveneweg-Zuid te Best, tussen km 140,68 en km 141,13. Deze wijzigingen zijn het gevolg van nieuw akoestisch onderzoek dat is weergegeven in het Aanvullende geluidrapport. In artikel 1, eerste lid, van het wijzigingsbesluit zijn deze schermmaatregelen weergegeven. De percelen en bedrijfsgebouwen van Widlak en anderen en van Van Kessel en anderen zijn gelegen in deelgebied 62. De verbreding van de A2 leidt zoals hiervoor is overwogen bij 1024 woningen tot een aanpassingssituatie. Het is voor dit deelgebied doelmatig om deze geluidschermen te realiseren. De minister stelt dat hij bij de afweging van de betrokken belangen bij het realiseren van de geluidschermen het maatschappelijk belang doorslaggevend heeft geacht boven het belang van de zichtbaarheid van de gebouwen van appellanten. Daarbij merkt de minister op dat vanaf het, ten opzichte van de rest van de A2, hoog gelegen viaduct over de Eindhoveneweg-Zuid het zicht behouden blijft, omdat op dit viaduct een transparant scherm wordt gerealiseerd. Vanwege inpassing en eenheid van beeld voor het gehele traject, heeft de

minister gekozen voor het plaatsen van betonnen schermen die aan beide zijden worden voorzien van begroeiing. Hetgeen Widlak en anderen en Van Kessel en anderen hebben aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de minister, gelet op alle betrokken belangen, niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het wijzigingsbesluit vastgestelde maatregelen om de geluidbelasting in deelgebied 62 te beperken.

Voor de bespreking van het betoog van Widlak en anderen en Van Kessel en anderen dat zij mogelijk schade lijden als gevolg van de gewijzigde zichtbaarheid van hun gebouwen, verwijst de Afdeling naar rechtsoverweging 85 en volgende.

Deelgebied 63

59. Goevaers en anderen voeren aan dat het tracébesluit in onvoldoende maatregelen voorziet om de geluidbelasting op de gevels van hun woningen te beperken. Zij voeren aan dat de situatie van hun woningen vergelijkbaar is met de woningen in de dorpskern, omdat deze op vergelijkbare afstand liggen van de A2 als de woningen van Goevaers en anderen, als ook met de 30 woningen langs de Terraweg, omdat deze evenals de woningen van Goevaers en anderen lager liggen dan de A2. Voor de woningen in de dorpskern en de woningen langs de Terraweg is in het tracébesluit wel in een geluidscherm voorzien, maar voor hun woningen niet. Ook wijzen zij erop dat de maatregelvarianten voor deelgebied 63 – varianten 71 en 72, zoals opgenomen in bijlage 5.10 van het Specifieke bijlagenrapport – niet overeenkomen met de varianten in de doelmatigheidsafweging in paragraaf 6.9 van het Specifieke bijlagenrapport.

Voorts voeren Goevaers en anderen aan dat in het wijzigingsbesluit voor de woning Eindhovenseweg-Zuid 67B ten onrechte een lagere hogere waarde is vastgesteld dan in het tracébesluit. Dat ter hoogte van afrit 28 bij Best rekening is gehouden met vrachtverkeer op de rechterrijlijn van de oostelijke rijbaan moet volgens hen juist leiden tot een toename van de geluidbelasting op die woning.

59.1. De minister erkent dat de met de nummers 71 en 72 aangeduide maatregelvarianten zien op een verschrijving en dat daarmee de in tabel 6-24 genoemde varianten 84 en 85 worden bedoeld. De Afdeling ziet hierin aanleiding voor het oordeel dat het akoestisch onderzoek, voor zover dat ziet op de met de nummers 71 en 72 aangeduide maatregelvarianten, niet met de vereiste zorgvuldigheid als bedoeld in artikel 3:2 van de Awb tot stand is gekomen. De Afdeling ziet evenwel tevens aanleiding om de schending van dit artikel met toepassing van artikel 1.5 eerste lid, van de Chw te passeren. Hiertoe overweegt zij als volgt.

59.2. De minister stelt dat evenbedoelde verschrijving geen gevolgen heeft, omdat de berekeningen zijn uitgevoerd aan de hand van de schermvarianten 84 en 85. Voorts is deze verschrijving in het Aanvullende geluidrapport hersteld. Goevaers en anderen hebben dit niet gemotiveerd betwist.

59.3. Op grond van het vorenstaande overweegt de Afdeling dat de minister het door Goevaers en anderen geconstateerde gebrek wat betreft de

in bijlage 5.10 van het Specifieke bijlagenrapport aangeduide schermvarianten 84 en 85 in het aanvullende geluidrapport heeft hersteld. Gezien de aard van het gebrek acht de Afdeling het niet aannemelijk dat Goevaers en anderen door schending van artikel 3:2 van de Awb zijn benadeeld.

59.4. De woningen van Goevaers en anderen zijn gelegen aan de Eindhovenseweg Zuid 67, 67a, 67b, 69, 71, 71a, 73, 138, 140 en 146 te Best, in het gebied Eindhovenseweg Zuid, dat in het Aanvullende geluidrapport wordt aangeduid als deelgebied 63. Bijlagetabel 4.19 bevat de resultaten van de geluidberekeningen. Daaruit volgt dat bij de woningen Eindhovenseweg Zuid 67b, 69, 71, 73, 138 en 140 sprake is van een aanpassingssituatie. In bijlage 4.2 van het Aanvullende geluidrapport is de doelmatigheidsafweging voor deelgebied 63 weergegeven. Tabel 4-4 bevat de daartoe onderzochte maatregelen – schermen van onderscheidenlijk 1 m hoog (variant 71) en 2 m hoog (variant 72) en tweelaags ZOAB (variant 61) – en resultaten. Voorts volgt uit bijlage 4.2 van het Aanvullende geluidrapport dat bij het onderzoek naar de geluidschermen ervan is uitgegaan dat deze schermen geplaatst worden op de grondkerende constructie, die in de bestaande geluidwal wordt aangebracht vanwege de verbreding van de A2. De totale hoogte van het geluidscherm van 1 m bedraagt derhalve, gerekend vanaf het plaatselijk wegdek, 2,5 m en die van het scherm van 2 m, 3,5 m.

Volgens de doelmatigheidsafweging in bijlage 4.2 zijn beide schermen niet doelmatig, maar is de aanleg van tweelaags ZOAB wel doelmatig. In aanmerking genomen dat Goevaers en anderen geen concrete argumenten naar voren hebben gebracht tegen deze beoordeling van de doelmatigheid, ziet de Afdeling in hetgeen zij hebben aangevoerd geen aanleiding om de uitkomsten van deze doelmatigheidsbeoordeling onjuist te achten.

59.5. Voor de woning Eindhovenseweg-Zuid 67B is in het tracébesluit een hogere waarde vastgesteld van 54 dB op 4,5 m waarneemhoogte en is geen hogere waarde vastgesteld op 1,5 m waarneemhoogte. In bijlage 4.19 van het Aanvullende geluidrapport is een geluidbelasting op de woning Eindhovenseweg-Zuid vanwege het (vracht)verkeer berekend van 51,58 dB op 1,5 m waarneemhoogte. Dat is hoger dan de bij het tracébesluit berekende geluidbelasting van 51,47 dB. Anders dan Goevaers en anderen stellen, is echter geen lagere hogere waarde vastgesteld, maar is voor de woning Eindhovenseweg-Zuid 67B op grond van deze berekende geluidbelasting een hogere waarde vastgesteld van 52 dB op een waarneemhoogte van 1,5 m. Het betoog van Goevaers en anderen mist in zoverre feitelijke grondslag.

59.6. De minister stelt dat de situatie ter plaatse van de woningen Goevaers en anderen verschilt van die van de Terraweg, omdat de woningen van Goevaers en anderen op enige afstand van elkaar zijn gelegen, terwijl de woningen aan de Terraweg dicht bij elkaar liggen. Voorts is er verschil met de situatie in de dorpskern van Best, omdat zich daar meer woningen bevinden dan aan de Eindhovenseweg Zuid, die bovendien dichter bij elkaar

zijn gelegen. Deze woningen bevinden zich volgens de minister dichterbij de A2 dan de woningen van Goevaers en anderen, waardoor de geluidbelasting op de gevels van de woningen in de kern van Best hoger is dan de geluidbelasting op de woningen van Goevaers en anderen.

59.7. Gelet op het voorgaande is geen aanleiding voor het oordeel dat de minister niet in redelijkheid heeft kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen. Voor zover Goevaers en anderen hun situatie vergelijken met die van de woningen in de dorpskern en langs de Terraweg, met de enkele stelling dat de afstand vergelijkbaar is, dan wel dat de woningen eveneens lager zijn gelegen, hebben zij, mede gezien het door de minister gestelde, niet aannemelijk gemaakt dat deze zodanig overeenkomen met hun eigen situatie, dat geoordeeld moet worden dat de minister bij het nemen van het tracébesluit heeft gehandeld in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

– Deelgebied 71

60. Mes en anderen vrezen een toename van geluidhinder ter plaatse van hun woningen. Zij voeren aan dat het tracébesluit niet in voldoende maatregelen voorziet om de geluidbelasting aldaar te beperken.

60.1. De woningen van Mes en anderen zijn gelegen aan de Dieppelaan 12 en 14 te Eindhoven in het gebied Achtste Barrier, deelgebied 71. De woningen Dieppelaan 12 en 14 zijn aangemerkt als aanpassingswoningen. Uit paragraaf 6.12 van het Specifieke bijlagenrapport volgt dat het voor dit deelgebied doelmatig is om tweelaags ZOAB aan te brengen op de A58, tot het viaduct van de Huizingalaan over de A58, verlengd met 400 m in oostelijke richting, en een absorberend geluidscherm te realiseren langs de hoofdrijbaan A58 van 3 m hoog en 1010 m lang. Het scherm reikt echter niet tot de woningen van Mes en anderen. De minister heeft uiteengezet dat, hoewel dit niet in het akoestisch onderzoek is weergegeven, ook is onderzocht of het verlengen van het geluidscherm tot aan het viaduct van de Huizingalaan doelmatig is. Gelet op de specifieke situatie ter plaatse is het verlengen van dit geluidscherm volgens de minister niet doelmatig gebleken. Voor de woning Dieppelaan 12 is in het tracébesluit een hogere waarde van 57 dB vastgesteld op een waarneemhoogte van 7,5 m. Voor de woning Dieppelaan 14 behoeft geen hogere waarde te worden vastgesteld, omdat de geluidbelasting nagenoeg hetzelfde blijft, deze gaat van 57,13 dB naar 57,12 dB. Mes en anderen hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze gegevens onjuist zijn. De minister heeft dan ook in redelijkheid kunnen kiezen voor de in het tracébesluit vastgestelde maatregelen.

Conclusie geluidhinder – maatregelen en hogere waarden

61. De beroepsgronden over geluidhinder, geluidmaatregelen en hogere waarden, behoudens hetgeen is overwogen in rechtsoverweging 50.2, falen.

Geluid – cumulatie

62. Cox en Van Haaren betogen dat in het onderzoek naar de geluidbelasting op hun woningen ten onrechte geen rekening is gehouden met de cumulatie van geluid van verschillende geluidbronnen.

62.1. Ingevolge artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder, voor zover hier van belang, dient degene, die bij of krachtens deze wet verplicht is tot het verrichten van een akoestisch onderzoek, ter plaatse van een woning waarop Afdeling 2, 2a, 3 en 4 van hoofdstuk VI van toepassing is en die in twee of meer aanwezige geluidzones als bedoeld in artikel 74 van deze wet is gelegen, tevens onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Aangegeven dient te worden op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Ingevolge het derde lid, aanhef en onder a, voor zover hier van belang, is het eerste lid uitsluitend van toepassing indien voor een woning een hogere waarde zal worden vastgesteld.

62.2. De woningen van Cox en Van Haaren zijn gelegen onderscheidenlijk aan de Leeuwensteinlaan 33 en de Leeuwensteinlaan 39 te Vught. Deze weg is opgenomen in het gebied dat in paragraaf 2.2.2 van het Hoofdrapport wordt aangeduid als deelgebied 31. Uit het Aanvullende geluidrapport volgt dat de woningen in deelgebied 31 in meer dan één geluidzone liggen als bedoeld in artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

Volgens bijlagetabel 4.5 van het Aanvullende geluidrapport zijn voor de woningen van Cox en Van Haaren hogere waarden vastgesteld. Gelet op het bepaalde in artikel 110f, derde lid, van de Wet geluidhinder, bestaat voor de woningen Leeuwensteinlaan 33 en 39 de verplichting tot het verrichten van onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting.

Bijlage 2.3 van het Hoofdrapport bevat de resultaten van het onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting op de woningen Leeuwensteinlaan 33 en 39 te Vught. De cumulatieve geluidbelasting op de oostgevel van de Leeuwensteinlaan 33 bedraagt, zonder aftrek ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder, 55dB op 1,5 m en op de Noordgevel van de Leeuwensteinlaan 57 dB op 4,5 m waarneemhoogte. De cumulatie leidt weliswaar tot een toename van de geluidbelasting, maar deze toename is niet dusdanig dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de gecumuleerde geluidbelasting op de woningen van Cox en Van Haaren aanvaardbaar is.

63. Lelijveld en anderen en Van Rensch betogen dat in het onderzoek naar de geluidbelasting op hun woningen ten onrechte geen rekening is gehouden met de cumulatie van geluid van verschillende geluidbronnen. Zo is volgens Lelijveld en anderen het onderliggend wegennet ten onrechte niet betrokken bij het onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting.

63.1. De woningen van Lelijveld en anderen zijn gelegen aan de Buxtelseweg 24 en 24a en de Willem van Beuningenlaan 1 en 2 te Vught. De woning van Van Rensch is gelegen aan de Leeuwensteinlaan 35 te Vught. Deze wegen zijn opgenomen in het gebied dat in paragraaf 2.2.2 van het Aanvullende geluidrapport wordt aangeduid als deelgebied 31. Uit het

Aanvullende geluidrapport volgt dat de woningen in deelgebied 31 in meer dan één geluidzone liggen als bedoeld in artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

Volgens bijlagetabel 4.5 van het Aanvullende geluidrapport is voor de woning Buxtelseweg 24 een hogere waarde vastgesteld van 56 dB op een waarneemhoogte van 1,5 m en van 61 dB op een waarneemhoogte van 4,5 m. Voor de overige woningen van Lelijveld en anderen en voor de woning van Van Rensch zijn geen hogere waarden vastgesteld. Gelet op het bepaalde in artikel 110f, derde lid, van de Wet geluidhinder, bestaat voor de woning Buxtelseweg 24 de verplichting tot het verrichten van onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting.

Volgens paragraaf 3.8.2 van het akoestisch Hoofdrapport is onderzoek gedaan naar het effect van geluidbronnen die mogelijk voor cumulatie van belang zijn, zoals het onderliggend weggennet, luchtvaartverkeer, spoorwegverkeer en industrieelawaai. In de bijlagen 2.5a en 2.5b van het Specifieke bijlagenrapport zijn onderscheidenlijk overzichtskaarten en een tabel opgenomen, waarin de wegen van het onderliggend weggennet die betrokken zijn in het onderzoek, zijn weergegeven. In zoverre mist de beroepsgrond van Lelijveld en anderen feitelijke grondslag.

Uit Bijlage 2.3 van het Hoofdrapport kan worden afgeleid dat de geluidbelasting vanwege de A2 gecumuleerd met het onderliggend weggennet ter hoogte van de woningen van Lelijveld en anderen en Van Rensch leidt tot een toename van de geluidbelasting. Deze toename is echter niet dusdanig dat de minister zich bij de afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de cumulatieve geluidbelasting geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen van Lelijveld en anderen en Van Rensch.

64. Punte betoogt dat de minister ten onrecht een maximaal aanvaarde cumulatieve geluidbelasting van 67 dB hanteert. Volgens hem is dat te hoog en dient de minister dit door het treffen van maatregelen overeenkomstig de Nota Mobiliteit terug te brengen naar 65 dB. Verder betoogt hij dat in het onderzoek naar de geluidbelasting van zijn woning op onjuiste wijze rekening is gehouden met de cumulatie van geluid vanwege het spoorwegverkeer. Hij voert aan dat ten onrechte is uitgegaan van een geluidbelasting van spoorwegverkeer gebaseerd op de verkeerscijfers van 2007, vermeerderd met 1,5 dB groei. Volgens Punte schrijft nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) voor dat het gemiddelde van 2006, 2007 en 2008 + 1,5 dB groei als geluidproductieplafond moet worden gehanteerd. Punte voert voorts aan dat de afweging van de minister of de cumulatie aanvaardbaar wordt geacht, ontbreekt.

64.1. In paragraaf 7.2 van de Nota Mobiliteit is opgenomen dat knelpunten boven de 65 dB(A) bij rijkswegen en boven de 70 dB(A) bij spoorwegen in de periode 2010-2020 worden aangepakt, afhankelijk van de beschikbaarheid van financiële middelen en autonome verkeers- en vervoersontwikkelingen. De norm van 65 dB(A) voor Rijkswegen ziet, anders dan Punte kennelijk meent, niet op de cumulatieve geluidbelasting, maar op

de geluidbelasting vanwege een Rijksweg op de gevel van een geluidgevoelig object.

64.2. Punte woont aan de Willem van Beuningenlaan 5 te Vught, deze woning in deelgebied 31 is gelegen in meer dan één geluidzone als bedoeld in artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder. Volgens bijlagentabel 4.5 van het Aanvullende geluidrapport is voor de woning van Punte geen hogere waarde vastgesteld. Gelet op het bepaalde in artikel 110f, derde lid van de Wet geluidhinder, bestaat voor de woning van Punte derhalve geen verplichting tot het verrichten van onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting. In zijn algemeenheid moet echter worden aangenomen dat de cumulatieve geluidbelasting ten opzichte van de geluidbelasting door afzonderlijke bronnen op zich bezien een negatieve invloed kan hebben op het woon- en leefklimaat.

64.3. Volgens paragraaf 8.3.2 van het Hoofdrapport is de geluidbelasting vanwege spoorwegverkeer bepaald aan de hand van de meest recente verkeerscijfers in het akoestisch spoorboekje, versie 2009. Aangezien in het akoestisch spoorboekje geen prognoses zijn opgenomen, is volgens het Hoofdrapport gebruik gemaakt van de realisatiecijfers voor het jaar 2007, versie 09/09 en zijn de hiermee berekende geluidbelastingen met 1.5 dB verhoogd om de groei naar 2022 te simuleren.

De toekomstige geluidwetgeving (SWUNG) waar Punte op wijst, ziet op een wetsvoorstel dat een introductie bevat van een systeem van geluidproductieplafonds voor Rijkswegen en hoofdspoorwegen en een overheveling van hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder over geluidbelastingkaarten en actieplannen naar hoofdstuk 8A van de Wet milieubeheer, zodat onder meer een handhavingsbevoegdheid ontstaat voor het overtreden van de gestelde geluidgrenswaarden. Deze wet gold ten tijde van de vaststelling van het besluit niet.

Volgens paragraaf 8.3.2 blijkt uit de berekeningen aan de hand van voornoemde verkeersgegevens dat voor de geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een hogere waarde vanwege de Rijkswegen dient te worden vastgesteld, de bijdrage van het spoorwegverkeer niet hoger is dan de geldende voorkeurswaarde vanwege spoorwegverkeer. Uit tabel 2.3 kan verder worden afgeleid dat de cumulatieve geluidbelasting in de omgeving van de woning van Punte weliswaar iets toeneemt, maar deze toename is naar het oordeel van de Afdeling niet dusdanig dat de minister zich bij de afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de cumulatieve geluidbelasting geen negatieve invloed heeft op het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Geluid – Actieplan omgevingslawaaï

65. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat de geluidbelastingkaart en het Actieplan omgevingslawaaï van rijkswegen periode 2008-2013 (hierna: het Actieplan) om tot beheersing of vermindering van het omgevingslawaaï te komen, ten onrechte niet zijn betrokken bij het tracébesluit.

65.1. De verplichting tot het opstellen van een geluidbelastingkaart en Actieplan volgt uit hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder (implementatie van de richtlijn 2002/49/EG van het Europees parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï). Dit beoogt burgers inzicht te geven in de geluidssituatie en de eventuele maatregelen in een bepaald gebied. Het actieplan bevat, zo valt daarin te lezen, geen wettelijke normen voor geluidhinder. Reeds omdat de geluidbelastingkaart en het Actieplan Geluid voor de Wet geluidhinder geen toetsingskader zijn, faalt deze beroepsgrond.

Geluid- binnenwaarde

66. Van Rensch voert aan dat voor de derde verdieping van zijn woning geen toets aan de binnenwaarde heeft plaatsgevonden. Hij vreest dat het vereiste binnenniveau niet wordt gehaald. Damman heeft bezwaar tegen de binnenwaarden zoals weergegeven in artikel 4 van het tracébesluit. Peijnenborg voert aan dat in de doelmatigheidsbeoordeling ten onrechte geen maatregelen zijn betrokken met betrekking tot het aanbrengen van gevelisolatie voor bestaande woningen.

66.1. Artikel 111a, eerste en tweede lid, van de Wet geluidhinder, voorziet er – kort samengevat – in dat burgemeester en wethouders indien met betrekking tot de gevels van aanwezige woningen een hogere geluidbelasting is vastgesteld, maatregelen treffen met betrekking tot de geluidwering van die gevels om te bevorderen dat de geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen de in die artikelliden vermelde waarde bedraagt.

66.2. In deze procedure staan alleen het tracébesluit en de daarbij vastgestelde hogere waarden ter beoordeling. Voor de woning van Van Rensch en Damman zijn geen hogere waarden vastgesteld, en het treffen van maatregelen ten behoeve van de door Van Rensch en Damman genoemde binnenwaarde als bedoeld in artikel 111a, tweede lid, van de Wet geluidhinder maakt geen deel uit van het tracébesluit.

Over de door Peijnenborg bedoelde gevelmaatregelen in de zin van artikel 111a van de Wet geluidhinder is in het tracébesluit evenmin beslist, zodat ook deze derhalve niet aan de orde zijn.

De beroepsgrond faalt.

Externe veiligheid

67. Ten behoeve van het tracébesluit is onderzoek gedaan naar de externe veiligheidsituatie na realisatie van het traject A2/A58 's-Hertogenbosch-Eindhoven. De resultaten van het onderzoek zijn neergelegd in het bij de toelichting op het tracébesluit behorende rapport 'Externe veiligheid: Kwantitatieve Risico analyse; Verantwoording groepsrisico' (hierna: rapport Externe veiligheid I) van DHV B.V. van april 2011.

De minister heeft ter beoordeling van het aspect externe veiligheid de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (hierna: circulaire risiconormering) uit 2004 tot uitgangspunt genomen. Volgens deze circulaire

dient aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te worden getoetst. Uit de circulaire risiconormering volgt, kort weergegeven en voor zover hier van belang, dat bij een nieuwe situatie – zoals hier – het plaatsgebonden risico bij kwetsbare objecten kleiner dan 10^{-6} per jaar moet zijn en dat het bestuursorgaan bij het nemen van het besluit verantwoording moet afleggen wanneer het groepsrisico boven de in de circulaire gegeven oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico toeneemt.

68. Van Rensch voert aan, zo begrijpt de Afdeling de beroepsgrond, dat in het onderzoek naar de externe veiligheid ten onrechte de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen niet is bepaald op de wijze zoals opgenomen in bijlage 1 van de circulaire risiconormering. Daarnaast voert Van Rensch aan dat andere risicobronnen dan de A2 ten onrechte niet zijn betrokken bij het onderzoek. Van Rensch voert voorts aan dat uit het rapport 'Externe veiligheid: Kwantitatieve Risico analyse; Verantwoording groepsrisico' (hierna: rapport Externe veiligheid II) van DHV B.V. van april 2011 niet blijkt of het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid is gesteld advies uit te brengen in het kader van de verantwoording van het groepsrisico.

68.1. Ingevolge artikel 5, zevende lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen, voor zover hier van belang, betreft de minister bij de vaststelling van een besluit als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de Tracéwet, voor zover dat besluit betrekking heeft op de aanleg of wijziging van een hoofdweg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van die wet, de gevolgen voor de externe veiligheid die worden veroorzaakt door een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is.

68.2. De minister heeft ter beoordeling van het aspect externe veiligheid de circulaire risiconormering tot uitgangspunt genomen. In bijlage 1 van deze circulaire is vermeld dat als het besluit betrekking heeft op een wijziging van bestaande infrastructuur eerst dient te worden vastgesteld of de situatie is opgenomen in een actueel risicoregister (risicoatlas/RRGS). Is dit niet het geval, dan moet worden vastgesteld of er op een andere wijze actuele gegevens bestaan omtrent aard en omvang van transportstromen. Als er geen actuele gegevens beschikbaar zijn, dan moeten aard en omvang van transportstromen bepaald worden door middel van tellingen als het gaat om transport over de weg.

Uit het rapport Externe veiligheid I volgt dat de onderhavige situatie niet is opgenomen in een actueel risicoregister. Bij de berekening van de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen voor de huidige situatie is in het rapport uitgegaan van transportaantallen afkomstig van de tellingen van AVV uit 2007. De huidige transportgegevens zijn vervolgens omgerekend naar mogelijke toekomstige transportgegevens.

In hetgeen Van Rensch aanvoert ziet de Afdeling geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen niet overeenkomstig bijlage 1 van de circulaire risiconormering is bepaald.

68.3. Ten aanzien van het betoog van Van Rensch dat bij het onderzoek naar de externe veiligheid rekening had moeten worden gehouden met andere risicobronnen overweegt de Afdeling het volgende. Uit het rapport Externe veiligheid II dat op grond van artikel 5, zevende lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is vastgesteld, volgt of er inrichtingen aanwezig zijn, waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is, met een invloedsgebied dat tot over het tracé reikt. In dit rapport is vermeld dat zich in de omgeving van het tracé drie inrichtingen bevinden, waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is. Volgens het rapport Externe veiligheid II reikt het invloedsgebied van deze inrichtingen echter niet tot aan het tracé, zodat er geen inrichtingen aanwezig zijn, waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is, waarmee bij het vaststellen van het tracébesluit rekening moet worden gehouden. Het betoog dat geen onderzoek is gedaan naar andere risicobronnen faalt.

68.4. De circulaire risiconormering vermeldt dat in het kader van de verantwoording van het groepsrisico het bestuur van de veiligheidsregio of – indien nog geen veiligheidsregio is gevormd – het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid dient te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of een zwaar ongeval.

De verantwoording, die is opgenomen in het rapport Externe veiligheid II, is tot stand gekomen, nadat de regionale Brandweer Zuid-Oost Brabant en de regionale Brandweer Brabant Noord in de gelegenheid zijn gesteld advies uit te brengen. De beroepsgrond van Van Rensch mist in zoverre derhalve feitelijke grondslag.

69. Cox, Damman, Van Haaren en Lelijveld en anderen vrezen voor een verslechtering van de externe veiligheid. Daartoe wijzen zij op de kwetsbare bestemmingen zoals woningen in de nabijheid van de A2. Door het laten vervallen van pech-, hulp- en vluchtstroken in de nabijheid van deze kwetsbare bestemmingen zijn er geen uitwijkmogelijkheden meer, waardoor de kans op ongevallen met vrachtwagens met gevaarlijke stoffen wordt vergroot. In dit verband wijzen Cox en Van Haaren op de door de brandweer gesignaleerde risico's van vloeistofbranden.

69.1. Het tracébesluit voorziet in het vervallen van de vluchtstrook over 26 korte stukken nabij kunstwerken en geluidschermen op de hoofdrijbaan en toe- en afritten.

In het rapport Externe veiligheid I is voor het tracé A2 knooppunt Vught–knooppunt Ekkersweijer alsmede het tracé A58 knooppunt Ekkersweijer–aansluiting Ekkersrijt getoetst aan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Uit het rapport Externe veiligheid I volgt dat ten aanzien van deze tracés wordt voldaan aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en dat de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Echter, voor het tracé A2 knooppunt Vught–knooppunt Ekkersweijer zal het groepsrisico toenemen. Op grond van de circulaire risiconormering is in dat geval een verantwoording nodig. Deze is

opgenomen in het bij de toelichting op het tracébesluit behorende rapport Externe veiligheid II. In dit rapport is ingegaan op het nut en de noodzaak voor het verbreden van de A2 in relatie tot de toename van het groepsrisico, de mogelijke maatregelen en de zelfredzaamheid en beheersbaarheid. Uit het rapport volgt dat het beperken van het groepsrisico door het treffen van maatregelen aan de bron of de omgeving niet mogelijk is, omdat bepaalde maatregelen niet uitvoerbaar zijn en andere niet leiden tot een substantiële verlaging van het groepsrisico. Nu de verbreding van de A2 leidt tot een verbeterde doorstroming en een beperkte toename van het groepsrisico, acht de minister het groepsrisico aanvaardbaar, gezien de beperkte toename ervan en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Cox, Damman, Van Haaren en Lelijveld en anderen hebben geen feiten en omstandigheden aangevoerd die twijfel doen rijzen aan de juistheid van de door de minister gehanteerde uitgangspunten en de in de rapporten neergelegde uitkomsten. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat voor een onaanvaardbare externe veiligheids situatie na realisatie van het traject A2/A58 's-Hertogenbosch-Eindhoven niet behoeft te worden gevreesd.

De beroepsgrond faalt.

Verkeersveiligheid

70. Ingevolge artikel 3, eerste lid, van het tracébesluit worden extra vluchtdeuren gerealiseerd in het geluidscherm aan de westzijde van de A2 tussen km 121.500 en km 122.400.

Ingevolge het tweede lid worden extra portalen met matrixsignaalgevers en detectielussen op de hoofdrijbaan en de invoeger van toerit 23 (km 121.600 westelijke rijbaan) en bij toerit 24 (km 122.500 oostelijke rijbaan) geplaatst.

Ingevolge het derde lid wordt een camerasysteem geplaatst tussen km 120.400 en km 122.600.

Ingevolge het vierde lid wordt bebording "Geef hulpdiensten de ruimte" tussen km 120.400 en 122.600 aangebracht.

Ingevolge het vijfde lid worden obstakels afgeschermd door middel van bermbeveiligingsconstructies.

Ingevolge het zesde lid wordt uniformiteit aangebracht in bebording, bewegwijzering, signalering, markering en bij het invoegen en uitvoegen.

Ingevolge het zevende lid wordt het inhaalverbod voor vrachtwagens op het gehele tracé opgeheven.

Ingevolge het achtste lid wordt op de oostelijke rijbaan een calamiteitendoorsteek ter hoogte van km 118.000 aangebracht.

71. Buchholtz en anderen en Lelijveld en anderen stellen dat de verkeersveiligheid met het tracébesluit onvoldoende is gewaarborgd. Daartoe voeren zij aan dat door het laten vervallen van pech-, hulp- en vluchtstroken de mogelijkheid om uit te wijken ontbreekt, waardoor de kans op ongevallen wordt vergroot. In dit verband wijzen Buchholtz en anderen op de uitspraak van de Afdeling van 15 september 2004 in zaak nr. 200401178/1

(www.raadvanstate.nl). Het laten vervallen van pech-, hulp- en vluchtstroken voor hulp- en pechdiensten levert aldus Lelijveld en anderen een belemmering op met betrekking tot de bereikbaarheid van de plaats van het ongeval. Volgens Lelijveld en anderen zijn ten onrechte geen maatregelen getroffen. Buchholtz en anderen voeren voorts aan dat de rijstroken worden versmald van 3,7 naar 3,5 m. Volgens Buchholtz en anderen dient ten behoeve van de verkeersveiligheid de snelheid op het tracé te worden verlaagd naar 100 km/uur.

71.1. Ter invulling van de hem toekomende beoordelingsruimte heeft de minister wat betreft de verkeersveiligheid de European Agreement on Main International Traffic Arteries (hierna: AGR) en de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (hierna: NOA) tot uitgangspunt genomen. De AGR is van toepassing op het Europese hoofdwegennet, de zogenoemde E-wegen, waar de A2 onderdeel van uit maakt. De NOA is de nationaal vastgestelde richtlijn voor geometrische ontwerpen voor autosnelwegen.

Als gevolg van het tracébesluit komt door ruimtegebrek de vluchtstrook te vervallen op 26 korte wegdelen nabij kunstwerken en geluidschermen op de hoofdrijbaan en toe- en afritten. De gemiddelde lengte van het deel van de vluchtstrook die vervalt bedraagt 110 m en maximaal vervalt 224 m. Alleen ter hoogte van knooppunt Vught tussen km 121.500 en km 122.400 komt de vluchtstrook over een lengte van 900 m te vervallen. Voor dit wegdeel en de andere kortere wegdelen is de verkeersveiligheid onderzocht in de bij de toelichting op het tracébesluit behorende notitie 'Notitie verkeersveiligheid' (hierna: notitie) van DHV B.V. van 20 mei 2011. In deze notitie is een afweging omtrent de verkeersveiligheid gemaakt, waarbij de belangen in acht zijn genomen waarmee volgens de uitspraak van de Afdeling van 15 september 2004 in zaak nr. 200401178/1 op grond van de AGR rekening dient te worden gehouden.

In de notitie is vermeld dat het ontbreken van de vluchtstrook over een lengte van 900 m vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een ongewenste situatie is, nu de kans op ongevallen toeneemt vanwege het ontbreken van uitwijkruimte en vluchtmogelijkheden. In de notitie is voorts vermeld dat het permanent openstellen van een extra rijstrook daarentegen een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. De doorstroming zal worden verbeterd en filevorming zal verminderen, waardoor het aantal kop-staart ongevallen zal afnemen. Ter compensatie van een achteruitgang in het verkeersveiligheidsniveau als gevolg van het ontbreken van de vluchtstrook over een lengte van 900 m worden maatregelen getroffen. Deze maatregelen zijn opgenomen in artikel 3 van het tracébesluit. Door het treffen van deze maatregelen wordt afname van de veiligheid ten gevolge van het ontbreken van de vluchtstrook ten dele gecompenseerd. In dit verband is vermeld dat de restrisico's beperkt zijn, nu de verkeerssituatie ter plaatse niet gecompliceerd is en in de huidige situatie op dit tracé relatief weinig ongelukken gebeuren. Volgens de notitie is voor de wegdelen waar de vluchtstrook ontbreekt een calamiteitenplan opgesteld dat de te nemen maatregelen beschrijft om mogelijke negatieve gevolgen op de tijdige bereikbaarheid van de incidentlocatie(s) voor de hulpdiensten zo veel mogelijk te beperken of te compenseren. In hetgeen Buchholtz en anderen

en Lelijveld en anderen hebben aangevoerd, acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat hetgeen in de notitie is opgemerkt onjuist is.

Wat betreft de breedte van een rijstrook wordt in de NOA, onder verwijzing naar de AGR, een breedte van 3,5 m genoemd. Uit de notitie volgt dat rijstroken van 3,5 m worden aangelegd, zodat wordt voldaan aan de AGR en de NOA. Ter zitting heeft de minister nader toegelicht dat de rijstroken al 3,5 m breed waren en dat de rijstroken alleen anders zijn ingedeeld.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling in hetgeen Buchholtz en anderen en Lelijveld en anderen aanvoeren geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het pakket van maatregelen voldoende is om tot een aanvaardbaar veiligheidsniveau te komen. Daarbij betreft de Afdeling dat de wegen zijn ontworpen voor een maximumsnelheid van 120 km/uur, er geen reden is om de snelheid te verlagen en dat ter hoogte van Vught waar de vluchtstrook over een lengte van 900 m vervalt, de bestaande maximumsnelheid van 100 km/uur blijft gehandhaafd.

De beroepsgrond faalt.

72. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat als gevolg van het tracébesluit de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, omdat de vluchtstroken zullen verdwijnen en de geluidschermen dicht langs de weg worden geplaatst, zullen er volgens hen geen uitwijkmogelijkheden meer zijn. Zij voeren aan dat de minister geen afweging heeft gemaakt in het kader van de verkeersveiligheid. Volgens hen zijn de in artikel 3 van het tracébesluit opgenomen maatregelen onvoldoende om de verkeersveiligheid te waarborgen. In dat kader stellen zij dat niet is gemotiveerd waarom de maximumsnelheid niet wordt aangepast en dat het inhaalverbod voor vrachtwagens ten onrechte wordt opgeheven. Daarnaast zijn de in artikel 3 van het tracébesluit opgenomen maatregelen volgens hen onvoldoende om de bereikbaarheid van een ongevallocatie en de veiligheid bij het afhandelen van ongevallen ter hoogte van Vught te waarborgen. In dit verband voeren zij aan dat geen rekening is gehouden met het hoogteverschil van ongeveer 2 tot 3 m tussen de A2 en de lager gelegen parallelweg achter de vluchtdeuren ter hoogte van Vught. Volgens hen is onduidelijk hoe deze levensgevaarlijke situatie zal worden opgelost. Tevens is voor hen onduidelijk wat de capaciteit is van de extra aan te brengen vluchtdeuren en of deze deuren bestand zijn tegen vandalisme.

72.1. In de notitie is – kort weergegeven – uiteengezet dat het ontbreken van vluchtstroken de verkeersveiligheid negatief beïnvloedt, maar dat extra permanente rijstroken weer een positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat de geluidschermen niet direct langs de weefstrook worden geplaatst. Volgens de notitie zullen om een achteruitgang in het verkeersveiligheidsniveau te voorkomen maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zijn opgenomen in artikel 3 van het tracébesluit. Gelet hierop mist de beroepsgrond dat de minister in de notitie geen afweging heeft gemaakt van de positieve en negatieve effecten van het tracébesluit op de

verkeersveiligheid, feitelijke grondslag.

Ten aanzien van het betoog dat de maximumsnelheid dient te worden aangepast verwijst de Afdeling naar hetgeen zij hiervoor heeft overwogen.

Wat betreft het opheffen van het inhaalverbod voor vrachtwagens volgt uit de notitie dat hiermee colonnevorming van vrachtwagens op de rechterrijstrook wordt vermeden nu vrachtwagens ook van de middelste rijstrook gebruik kunnen maken. Daarbij is van belang dat het bestuurders van een vrachtauto overeenkomstig artikel 43, vierde lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 is verboden op een rijbaan met drie of meer rijstroken enig andere dan de twee meest rechts gelegen rijstroken te gebruiken. Het weven van in- en uitvoegend verkeer wordt makkelijker, omdat gebruik kan worden gemaakt van de middelste rijstrook. Dit heeft volgens de notitie een positief effect op de verkeersveiligheid. De Afdeling acht deze uitgangspunten niet overtuigd weerlegd.

Over de vraagtekens die Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman plaatsen bij de maatregelen om de bereikbaarheid van een ongevallocatie en de veiligheid bij het afhandelen van ongevallen ter hoogte van Vught te waarborgen, overweegt de Afdeling dat in de notitie is vermeld dat voor de passeerbaarheid van hulpdiensten door de aanwezigheid van drie rijstroken en een weefstrook ruimte kan worden gemaakt door voertuigen. Volgens de notitie biedt de rijbaanbreedte hier voldoende ruimte voor. Artikel 3 van het tracébesluit voorziet in bebording die de weggebruiker hierop attendeert. In de notitie is voorts vermeld dat deze mogelijkheid voor het passeren van hulpdiensten met de hulpdiensten is afgestemd en vastgelegd in een calamiteitenplan. Ter zitting heeft de minister toegelicht dat in het kader van de uitvoering van het tracébesluit over het aanrijden van hulpdiensten bij een calamiteit in vergaande mate overeenstemming is bereikt. Daarnaast kan volgens de notitie incident management worden ingezet in geval van calamiteiten. De Afdeling ziet geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van hetgeen in de notitie en door de minister is vermeld.

Met betrekking tot de vluchtdeuren is in de notitie uiteengezet dat voor evacuatie tijdens calamiteiten ter compensatie van het ontbreken van een vluchtstrook en vluchthavens extra vluchtdeuren worden geplaatst in de geluidschermen. De vluchtdeuren komen om de 150 m met incidenteel de mogelijkheid tot uitloop naar 200 m. Deze afstand is afgestemd met de brandweer. De minister stelt dat ruim voldoende vluchtcapaciteit aanwezig is. Ten aanzien van vandalisme stelt de minister dat de vluchtdeuren aan de verkeersluwe zijde alleen te openen zijn door middel van een sleutel. Wat betreft het hoogteverschil tussen de A2 en de lager gelegen parallelweg ter hoogte van Vught heeft de minister ter zitting uiteengezet dat achter de vluchtdeuren trappen zullen worden aangelegd alsmede minimaal 4 m² opstelruimte. In het kader van de uitvoering van het tracébesluit wordt hierover nog overleg gepleegd met de hulpdiensten.

Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman hebben hetgeen de minister naar voren heeft gebracht niet weerlegd. Geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat de minister het tracébesluit wat betreft de

verkeersveiligheid niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.
De beroepsgrond faalt.

Flora- en faunawet

73. Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Teulings en Tilman betogen dat niet vaststaat dat voor de uitvoering van het tracébesluit de benodigde ontheffingen van de Flora- en faunawet (hierna: Ffwet) kunnen worden verleend en of deze ontheffingen zijn aangevraagd.

Zij stellen dat de beschermde flora en fauna zeer gevoelig is voor verdroging, verzuring en verontreiniging.

73.1. De vragen of voor de uitvoering van het tracébesluit ten aanzien van de in het gebied aanwezige soorten een vrijstelling geldt, dan wel ontheffing krachtens de Ffwet nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, zijn aan de orde in een procedure op grond van de Ffwet. Dit laat onverlet dat de minister het tracébesluit niet mocht nemen, indien en voor zover op voorhand viel aan te nemen dat de Ffwet aan de uitvoerbaarheid van dat besluit in de weg staat.

73.2. Ten behoeve van het tracébesluit is onderzoek verricht naar de mogelijke gevolgen van de aanleg van het tracé op de aanwezige flora en fauna. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport "A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven, Toetsing Flora- en Faunawet" van DHV van mei 2011.

Het doel van deze rapportage is inzicht te krijgen in de mogelijke negatieve effecten voor door de Ffwet beschermde plant- en diersoorten als gevolg van de uitbreiding van de A2 en of verbodsbepalingen uit de Ffwet hierbij mogelijk overtreden worden. Er wordt onderzocht op welke wijze dit voorkomen of beperkt kan worden en voor welke soorten een ontheffing aangevraagd moet worden. Voor dit rapport is gebruik gemaakt van het onderzoek "Natuuronderzoek omgeving A2/A58 tussen Eindhoven en 's-Hertogenbosch" van Bureau Waardenburg uit 2008. In dat rapport zijn ook inventarisatiegegevens uit 2002 die door Bureau Natuurbalans zijn verzameld, verwerkt. Aanvullend is gebruik gemaakt van het flora en fauna onderzoek Essche Stroom uit 2010.

Het geïnventariseerde gebied strekt zich uit tot 100 meter aan weerszijde van de bestaande verharding. Volgens het onderzoek zijn er geen aanwijzingen dat sinds de inventarisaties het gebied zodanig is veranderd dat meer of andere beschermde soorten voorkomen. De beschikbare inventarisatiegegevens geven volgens het rapport over de afgelopen jaren een consistent beeld.

73.3. In het rapport wordt geconcludeerd dat langs het traject waar werkzaamheden ter verbreding van de A2 over het tracé 's-Hertogenbosch - Eindhoven gaan plaatsvinden een aantal door de Ffwet beschermde soorten voorkomt. Voor broedvogels zijn volgens het onderzoek mogelijke negatieve effecten volledig te mitigeren door werkzaamheden buiten het broedseizoen plaats te laten vinden. Wel moet voor de werkzaamheden gecontroleerd worden of er in de tussengelegen tijd geen andere vaste nestlocaties, welke

jaarrond beschermd zijn, in gebruik zijn genomen. In dat geval moet ook voor andere soorten mogelijk extra mitigerende maatregelen genomen worden.

De wegverbreding heeft volgens het onderzoek een zeer beperkte (tijdelijke) invloed op het leefgebied van de Gewone vleermuis, de Laatvlieger, de Rosse vleermuis, de Das en de Kamsalamander. De effecten kunnen gemitigeerd worden waardoor overtreding van de verbodsbelangen van de Ffwet voorkomen worden, aldus het rapport.

Voor de Rietorchis, Lange Ereprijs, Steenanjer en Kleine Modderkruiper zijn de effecten niet volledig mitigeerbaar. Hier dient volgens het rapport ontheffing van de Ffwet voor te worden aangevraagd.

De werkelijke negatieve effecten van het project zijn volgens het rapport gering en er worden meer dan voldoende mitigerende maatregelen genomen om mogelijke negatieve effecten te verzachten of te voorkomen. Hiermee is de gunstige staat van instandhouding gegarandeerd voor de soorten waarvoor ontheffing wordt aangevraagd en zal de ontheffing door het Ministerie van LNV verleend worden volgens het rapport.

73.4. Bij besluit van 1 juli 2011 heeft de staatssecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie ontheffing verleend als bedoeld in artikel 75 van de Ffwet van de verbodsbepalingen in artikel 8 van de Ffwet, voor zover dit betreft het uitsteken, vernielen of op enigerlei andere wijze van de groeiplaats verwijderen van de Rietorchis en van de verbodsbepalingen in artikel 11 van de Ffwet voor zover dit betreft het beschadigen, vernielen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de Kleine Modderkruiper voor het plangebied van het tracébesluit. Voor zover ontheffing is gevraagd voor de Lange Ereprijs en de Steenanjer, is deze geweigerd omdat volgens de Staatssecretaris een ontheffing voor deze soorten niet is vereist.

73.5. Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Teulings en Tilman hebben hun beroep niet nader onderbouwd. Zij hebben niet aannemelijk gemaakt dat het flora en fauna onderzoek zodanige gebreken of leemten vertoont dat de minister zich hierop niet had mogen baseren. Hetgeen zij aanvoeren, geeft dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de Ffwet niet op voorhand aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

74. De beroepsgronden van Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Teulings en Tilman over de flora en fauna falen.

Boswet

75. Stichting Boom en Bos betoogt dat het verlies aan bomen als gevolg van de wegverbreding in onvoldoende mate en bovendien op te grote afstand van de A2 wordt gecompenseerd.

75.1. De vragen of voor de uitvoering van het tracébesluit ten aanzien van het verwijderen van houtopstanden wordt voldaan aan de voorschriften van de Boswet en of een vrijstelling op grond van die wet geldt of een

ontheffing op grond van die wet is vereist en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, zijn aan de orde in een procedure op grond van de Boswet. Dit laat onverlet dat de minister het tracébesluit niet mocht nemen, indien en voor zover op voorhand viel aan te nemen dat de Boswet aan de uitvoerbaarheid van dat besluit in de weg staat.

75.2. Ingevolge artikel 7 van het tracébesluit, zoals dat luidt na de wijziging van 25 januari 2012, worden op grond van de Boswet 5,16 ha houtopstand en 1194 individuele bomen, die ter uitvoering van het tracébesluit worden verwijderd, gecompenseerd door de herplant van een gelijk aantal hectare aan houtopstand en een gelijk aantal individuele bomen. In figuur 1 en 2 van het tracébesluit zijn de locaties aangeduid waar de bomen en struiken worden verwijderd en waar de herplant kan worden gerealiseerd.

76. Stichting Boom en Bos heeft niet aannemelijk gemaakt dat de minister had dienen in te zien dat op voorhand viel aan te nemen dat de Boswet aan de uitvoerbaarheid van het tracébesluit in de weg staat.

Landschappelijke inpassing

77. Lelijveld en anderen betogen dat een goede landschappelijke inpassing van de geluidschermen nabij hun woningen onvoldoende is gewaarborgd. Volgens hen dienen de geluidschermen in overeenstemming met de landschappelijke inpassingsvisie van Buro Lubbers (hierna: de LIV) worden uitgevoerd.

77.1. De minister stelt zich op het standpunt dat een goede landschappelijke inpassing van de geluidschermen is gewaarborgd doordat in artikel 6, achtste lid, van het tracébesluit is bepaald dat de geluidschermen een groene inpassing krijgen door het aanbrengen van beplanting en dat de nadere inrichting van de groene ruimte aan de bewonerszijde in overeenstemming met het landschapsplan en de daarop gebaseerde LIV zal plaatsvinden.

77.2. In artikel 6 van het tracébesluit staat:
"(...)

Voor de landschappelijke inpassing van de wegverbreding worden eveneens mitigerende maatregelen gerealiseerd, zoals beschreven in het Landschapsplan:
(...)

8. De geluidschermen krijgen naar de snelweg toe een groene inpassing door middel van het aanbrengen van beplanting.
(...)".

77.3. In het landschapsplan, een bijlage van de toelichting op het tracébesluit, staat dat Buro Lubbers in opdracht van Rijkswaterstaat en de gemeenten Vught, Boxtel en Best de LIV heeft opgesteld voor de geluidwerende voorzieningen langs het tracé dat aansluit op de ontwerpprincipes van het landschapsplan.

77.4. Gelet op het bepaalde in artikel 6, achtste lid, gelezen in samenhang met het landschapsplan, ziet de Afdeling in hetgeen Lelijveld en anderen hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat een goede landschappelijke inpassing van de geluidschermen is gewaarborgd.

78. Stichting Boom en Bos en Stichting Overlast A2 betogen dat de verbreding van de A2 op onaanvaardbare wijze afbreuk doet aan het landschap. Verder voert Stichting Boom en Bos aan dat de wegverbreding een verlies aan ecologische barrièrewerking tot gevolg heeft dat onvoldoende wordt gecompenseerd.

78.1. De A2 is grotendeels gelegen in het nationaal landschap "Het Groene Woud". Tevens grenst de A2 op meerdere plaatsen aan de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS).

78.2. Het rijksbeleid ten aanzien van EHS-gebieden is vervat in de Nota Ruimte. In paragraaf 3.3.5.1 van de Nota Ruimte is vermeld dat het beleid in de EHS is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden in de EHS-gebieden. In de EHS geldt het zogenoemde "nee, tenzij-regime". Dit regime houdt in dat nieuwe plannen, projecten of handelingen in de EHS niet zijn toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Voor ingrepen die aantoonbaar aan de criteria voldoen, geldt het vereiste dat de schade zoveel mogelijk moet worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd.

78.3. Het beleid ten aanzien van nationale landschappen is eveneens neergelegd in de Nota Ruimte. Voor nationale landschappen geldt in algemene zin dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt, het zogenoemde "ja, mits-regime".

78.4. In het rapport "A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven. Toetsing EHS en Boswet" van mei 2011 (hierna: de EHS-toets) is beschreven welke gevolgen de verbreding van de A2 kan hebben op de waarden van de EHS en het nationaal landschap "Het Groene Woud". De conclusie luidt dat geen significante effecten op beschermde waarden zullen optreden, mits enkele mitigerende maatregelen worden genomen. Zo dienen volgens de EHS-toets twee faunatunnels te worden verlengd en een wildraster verplaatst. Ook dienen bij het knooppunt Ekkersrijt enkele maatregelen te worden genomen om de reeds bestaande barrièrewerking van dit knooppunt in de ecologische verbinding voor amfibieën, kleine landgebonden zoogdieren en marterachtigen op te heffen.

78.5. In artikel 6 van het tracébesluit staat:
"(...)

1. Ten gevolge van de wegverbredingen zoals genoemd in artikel 1 worden twee bestaande faunatunnels (ter hoogte van km 126.028 en 135.264)

verlengd en worden geleidende rasters verplaatst, om zodoende de functionaliteit van de passages te kunnen blijven behouden.

(...)

Vanwege de barrièrewerking bij de ecologische verbindingszone Ekkersrijt, ontstaan vanuit eerdere aanleg van nieuwe infrastructuur en aanpassingen aan bestaande infrastructuur, worden extra maatregelen genomen om dit knelpunt op te lossen, zoals beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan:

3. Aanpassen van de drie duikers van de Ekkersrijt in knooppunt Ekkersweijer ter hoogte van km 10.650 zodat deze passeerbaar zijn voor amfibieën en kleine tot middelgrote zoogdieren.

4. Aanpassen van de oevers van de Ekkersrijt, zodat een natuurlijke vegetatieontwikkeling van de beekoevers weer mogelijk is.

5. Aanleg van een poel binnen knooppunt Ekkersweijer (stapsteen voor kamsalamander). De poel wordt gerealiseerd ten oosten van de beek Ekkersrijt, tussen de A58 en de verbindingsweg A2 - A58.

(...)"

78.6. Uit hetgeen hiervoor in rechtsoverwegingen 22 tot en met 25 is overwogen, volgt dat de minister zich op het standpunt heeft mogen stellen dat het tracé van groot openbaar belang is in de zin van de Nota Ruimte en dat voor het tracé geen reële alternatieven bestaan. Derhalve heeft de minister, voor zover de wegverbreding leidt tot significante aantasting van de wezenlijke kenmerken of waarden van de EHS, op grond van het EHS-beleid niet hoeven af te zien van de wegverbreding, mits mitigerende maatregelen worden genomen.

78.7. Stichting Boom en Bos heeft niet aannemelijk gemaakt dat de verbreding van de A2, ondanks de in artikel 6 van het tracébesluit voorgeschreven mitigerende maatregelen, verlies van ecologische barrièrewerking tot gevolg heeft. Stichting Boom en Bos en Stichting Overlast A2 hebben voorts niet aannemelijk gemaakt dat de EHS-toets anderszins onvolledig of onjuist is.

78.8. Gelet op het voorgaande is in hetgeen Stichting Boom en Bos en Stichting Overlast A2 hebben aangevoerd geen aanleiding te vinden voor de conclusie dat de minister zich niet op het standpunt heeft mogen stellen dat de verbreding van de A2 in overeenstemming is met het beleid voor de EHS en de nationale landschappen.

Cultuurhistorie

79. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat het tracébesluit negatieve gevolgen heeft voor het Dommeldal. In dit verband voeren zij aan dat historische bomen zullen worden gekapt, waardoor de cultuurhistorische waarde zal worden aangetast.

79.1. De minister stelt dat het Dommeldal zich kenmerkt door de openheid van het landschap. Volgens de minister is met deze landschappelijke waarde van dit gebied rekening gehouden bij de inpassing

van de A2. Hiertoe wijst de minister er op dat ter hoogte van de open beekdalen van het Dommeldal geen bomen of andere beplanting in de directe omgeving van de A2 zullen worden gerealiseerd.

79.2. In het bij de toelichting op het tracébesluit behorende Landschapsplan A2 's-Hertogenbosch-Eindhoven van DHV B.V. van april 2011 staat dat waar de snelweg het beekdal van De Dommel kruist de laanbeplanting wordt onderbroken. Hierdoor wordt de natuurlijke opbouw van landschap herkenbaar en beleefbaar. De weg kruist het beekdal van de Dommel net ten noorden van Boxtel. Hier is het Dommeldal goed zichtbaar. De laanbeplanting is onderbroken en op de brug is de beek duidelijk te zien. Doordat het dal hier erg breed is kan de openheid van het beekdal ter plaatse goed worden ervaren, aldus het Landschapsplan.

Gelet op deze uiteenzetting in het Landschapsplan ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister onvoldoende rekening heeft gehouden met de cultuurhistorische waarden van het Dommeldal.

Archeologie

80. Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman voeren aan dat onduidelijk is of het tracébesluit negatieve gevolgen heeft voor de archeologische waarden. Zij stellen dat onduidelijk is welk grondverzet zal plaatsvinden. In dit verband wijzen zij op de enkele langs de A2 gelegen terreinen met archeologische waarden en de doorsnijding door het tracé van archeologische gebieden met een gematigd tot hoge verwachting en (beek)dalen. Daarbij voeren zij aan dat geen van de in het rapport genoemde maatregelen met betrekking tot grondverzet als voorschriften zijn opgenomen in het tracébesluit om zo de archeologische en cultuurhistorische waarden te beschermen. Voorts voeren zij aan dat als gevolg van het wijzigingsbesluit het werkveld is vergroot, waardoor meer grondverzet zal plaatsvinden.

80.1. De minister heeft, gelet op de toelichting bij het tracébesluit en de archeologische onderzoeken die aan het tracébesluit ten grondslag liggen, als uitgangspunt voor de vaststelling van het tracébesluit gehanteerd de onderzoeksverplichting die voor de vaststelling van een bestemmingsplan voortvloeit uit de Monumentenwet 1988. In dit verband is van belang dat het tracébesluit voor het daarin begrepen gebied ingevolge artikel 15, derde lid, van de Tracéwet geldt als voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening en dat ingevolge artikel 15, achtste lid, van de Tracéwet binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan of een beheersverordening overeenkomstig het tracébesluit moet worden vastgesteld.

Ingevolge artikel 38a van de Monumentenwet 1988, voor zover hier van belang, houdt de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten.

80.2. De minister heeft een archeologische verwachtingskaart gehanteerd, waarop de bekende archeologische vindplaatsen en terreinen van archeologische waarde zijn weergegeven. Langs de A2 zijn enkele terreinen met een bekende archeologische waarde gelegen. Daarnaast doorsnijdt het tracé archeologische gebieden met een gematigd tot hoge verwachting en (beek)dalen. Volgens de minister zijn, nu het ruimtebeslag van de werkzaamheden zich beperkt tot het huidige ruimtebeslag van de A2 geen archeologische waarden aanwezig en behoeft geen nader archeologische onderzoek uitgevoerd te worden. Tevens is geen nader archeologisch onderzoek nodig waar de verbreding van de A2 buiten het huidige ruimtebeslag plaatsvindt en waarvoor een lage archeologische verwachtingswaarde geldt. De minister stelt dat uitsluitend in het geval dat grondverzet buiten het huidige ruimtebeslag zal plaatsvinden in een gebied waarvoor een matig tot hoge verwachting geldt, archeologisch vervolgonderzoek zal moeten plaatsvinden. Volgens de minister zullen bij de uitvoering van het tracébesluit de in de toelichting opgenomen maatregelen in acht worden genomen om dan mogelijke aantasting van archeologische waarden te voorkomen of te mitigeren. Ter zitting heeft de minister gesteld dat als tijdens de grondwerkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, nader onderzoek zal plaatsvinden. De uitvoerbaarheid van het plan is volgens de minister gegarandeerd.

In hetgeen Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Stichting Overlast A2, Teulings en Tilman aanvoeren ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de minister zich niet op goede gronden op het standpunt heeft kunnen stellen dat vanuit een oogpunt van archeologische waarden de uitvoerbaarheid van het plan is gegarandeerd.

De beroepsgrond faalt.

Bouwhinder

81. Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Van Haaren, Punte, De Ridder, Van Rijckevorsel, Teulings en Tilman vrezen hinder ten gevolge van de werkzaamheden met betrekking tot de wegbreiding. Zij voeren aan dat de effecten vanwege de uitvoeringswerkzaamheden ten onrechte niet zijn onderzocht en dat het tracébesluit ten onrechte geen voorschriften bevat die de hinder gedurende de bouwwerkzaamheden zullen beperken.

81.1. Het tracébesluit betreft de vaststelling van een ruimtelijke keuze. Bouwwerkzaamheden en het gebruik van tijdelijke werkterreinen zijn onvermijdelijk bij de realisering van een project als hier aan de orde. De gevolgen van werkzaamheden van de aanleg van het project hoeven voor zover het gaat om uitvoeringsaspecten niet te worden opgenomen in het tracébesluit.

In natuurtoets-A zijn de tijdelijke effecten op beschermd gebied onderzocht. De tijdelijke hinder vanwege uitvoering van de werkzaamheden zal volgens de minister zoveel mogelijk worden ondervangen door voorschriften te verbinden aan de uitvoeringsbesluiten.

Gelet hierop faalt de beroepsgrond dat de uitvoeringseffecten niet

zijn onderzocht en treft ook de beroepsgrond dat het tracébesluit daarover ten onrechte geen voorschriften bevat geen doel. Voor zover is beoogd te stellen dat de minister vanwege de uitvoeringseffecten van het tracébesluit had moeten afzien, overweegt de Afdeling dat het niet aannemelijk is dat de bouwwerkzaamheden voor omwonenden tot hinder zullen leiden, maar die hinder is naar verwachting niet zodanig dat de minister het tracébesluit na afweging van de betrokken belangen in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

Overige gronden

82. Cox, Damman, Van Haaren en De Ridder voeren aan dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van hun woningen zal worden aangetast als gevolg van de toename van de geluidbelasting en de slechtere luchtkwaliteit. Cox en Van Haaren wijzen in dit verband tevens op de afname van de externe veiligheid.

82.1. Cox, Damman, Van Haaren en De Ridder hebben niet aannemelijk gemaakt dat de geluidbelasting als gevolg van het tracébesluit bij hun woningen zodanig zal toenemen dat hun woongenot onaanvaardbaar zal verminderen.

82.2. Wat betreft de luchtkwaliteit overweegt de Afdeling dat, zoals in rechtsoverweging 28. en volgende is overwogen, aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan.

82.3. Ten aanzien van de externe veiligheid overweegt de Afdeling dat, zoals in rechtsoverweging 69.1. is overwogen, de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet worden overschreden en dat in het rapport Externe veiligheid II is uiteengezet waarom de toename van het groepsrisico aanvaardbaar is.

82.4. Gelet op het vorenstaande is de Afdeling van oordeel dat het tracébesluit ter plaatse van de woningen van Cox, Damman, Van Haaren en De Ridder niet zal leiden tot een zodanige aantasting van woon- en leefklimaat dat de minister het tracébesluit in zoverre niet in redelijkheid had kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

83. Damman vreest voor zijn privacy nu de rij bomen langs de A2 ter hoogte van zijn woning gelegen aan de Sluisakker 5 te Vught zal worden aangetast door de slechtere luchtkwaliteit als gevolg van het tracébesluit.

83.1. Voor de Afdeling is niet aannemelijk dat de rij bomen langs de A2 ter hoogte van de woning van Damman als gevolg van het tracébesluit zodanig zal worden aangetast dat daardoor de privacy van Damman onaanvaardbaar wordt aangetast. De Afdeling ziet derhalve geen aanleiding voor het oordeel dat de minister in zoverre het tracébesluit niet in redelijkheid had kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

84. Peijnenborg betoogt dat het tracébesluit ter plaatse van zijn woning gelegen aan de Buxtelseweg 79 te Vught leidt tot een onaanvaardbare aantasting van woon- en leefklimaat door het ophogen met één meter van het gehele bestaande geluidscherm ter hoogte van de Buxtelseweg te Vught. Hij voert aan dat geluidscherm het licht in de woning en tuin en het uitzicht vanuit zijn woning nog verder zal ontnemen en het gevoel van opgesloten zijn zal doen toenemen.

84.1. Peijnenborg heeft niet aannemelijk gemaakt dat het tracébesluit ter plaatse van zijn woning zal leiden tot een zodanige aantasting van woon- en leefklimaat dat moet worden geoordeeld dat de minister het tracébesluit, na afweging van alle bij het tracébesluit betrokken belangen, in zoverre niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

De beroepsgrond faalt.

Schade

85. Briels, Briels-Loermans, Damman, Lelijveld en anderen, Mes en anderen, Michels en anderen, Peijnenborg, Oude Elferink, Stichting Reinier van Arkel, Teulings en Veroude stellen schade te lijden als gevolg van het tracébesluit en het wijzigingsbesluit.

85.1. Ingevolge artikel 20d, eerste lid, van de Tracéwet kent de minister indien een belanghebbende ten gevolge van een tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe.

Ingevolge artikel 10 van het tracébesluit is, voor zover hier van belang, de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 met uitzondering van artikel 2, eerste lid, van deze regeling van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

85.2. Bij de beoordeling van de vraag of de minister het tracébesluit in redelijkheid heeft kunnen vaststellen, dient onder meer te worden betrokken of de minister heeft onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen dan het belang dat is gediend met het tracébesluit. Bij de beoordeling van de vraag of de minister bij afweging van de betrokken belangen in redelijkheid het tracébesluit kon vaststellen, dient voorts te worden betrokken dat ten aanzien van mogelijk optredende schade als gevolg van het tracébesluit in ieder geval dient vast te staan dat er een regeling is voor de afhandeling van deze schade en welke regeling dat is.

85.3. De gestelde, niet cijfermatig nader onderbouwde schade betreft onder meer verminderde zichtbaarheid van een reclamemast en een bedrijfsgebouw, beperking van de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden,

waardedalingen van woningen en een landgoed alsmede een afname van het woon- en leefklimaat. Voor de Afdeling is niet aannemelijk geworden dat de door Briels, Briels-Loermans, Damman, Lelijveld en anderen, Mes en anderen, Michels en anderen, Peijnenborg, Oude Elferink, Stichting Reinier van Arkel, Teulings en Veroude gestelde schade die het gevolg van het tracébesluit kan zijn, zodanig groot is dat de minister ten aanzien van eventuele schade niet met een verwijzing naar de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 heeft kunnen volstaan. Hierbij betreft de Afdeling dat ingevolge artikel 20d van de Tracéwet in samenhang gezien met artikel 10 van het tracébesluit na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een verzoek om schadevergoeding op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 bij de minister kan worden ingediend en dat ingevolge artikel 20 van deze regeling ter beperking van de schade onder voorwaarden een voorschot kan worden verleend.

De beroepsgrond faalt.

Natuur

86. Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld betogen dat de minister het tracébesluit niet heeft mogen vaststellen vanwege de mogelijke gevolgen van de wegverbreding voor het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek (hierna: het Natura 2000-gebied). Zij stellen dat het onderzoek van de minister naar deze gevolgen, waarvan de resultaten zijn neergelegd in natuurtoets-A en het rapport "Verbreding A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven. Natuurbeschermingswet 1998 Deel B: Passende Beoordeling effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek" (hierna: natuurtoets-B), onvolledig en onjuist is.

Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld voeren aan dat in de omgeving van het Natura 2000-gebied andere projecten worden uitgevoerd die op dat gebied een nadelige invloed kunnen hebben, waaronder de rondweg 's-Hertogenbosch, de ontsluitingsweg Vught-Noord, de randweg 's-Hertogenbosch en enkele bouwprojecten waarbij veel grondwater wordt onttrokken. Volgens hen is de samenhang van de verbreding van de A2 met deze andere projecten ten onrechte niet onderzocht. Zij stellen zich op het standpunt dat deze beperking van het onderzoek voortvloeit uit artikel 15, tiende lid (oud), van de Tracéwet, omdat dit artikel enkele relevante bepalingen van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998) buiten werking stelt. Zij zijn van mening dat artikel 15, tiende lid (oud), van de Tracéwet in zoverre in strijd is met artikel 6 van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna (hierna: de Habitatrichtlijn).

Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld stellen tevens dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de verbreding van de A2 op de waterhuishouding en de bodemkwaliteit van het Natura 2000-gebied. Volgens hen dreigt negatieve beïnvloeding van de grondwaterstand

in het Natura 2000-gebied doordat bestaande waterkerende kades worden aangepast en niet is verzekerd dat de maatregelen die negatieve gevolgen kunnen voorkomen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ook dreigt volgens hen verontreiniging van het Natura 2000-gebied, omdat het tracébesluit geen voorschriften bevat die erop zijn gericht te voorkomen dat afstromend wegwater in het gebied terecht komt.

Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld betogen voorts dat het uitgevoerde onderzoek niet is gebaseerd op de beste beschikbare wetenschappelijke inzichten. Zij stellen dat ten onrechte niet inzichtelijk is welke uitgangspunten en invoergegevens zijn gehanteerd bij de berekening van de op het Natura 2000-gebied te verwachten stikstofdepositie. Zo is volgens hen onduidelijk van welke depositiesnelheid van ammoniak is uitgegaan. Tevens is volgens Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld niet aannemelijk dat het wegverkeer slechts een klein deel van de totale stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied veroorzaakt. Zij wijzen er verder op dat de voor de achtergronddepositie gebruikte gegevens uit de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland een grote onzekerheidsmarge hebben.

Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld brengen ook naar voren dat in de huidige situatie de kritische depositiewaarden voor stikstof voor de in het gebied aanwezige beschermde habitattypen reeds worden overschreden en dat de stikstofdepositie zal dalen als de weg niet wordt verbreed. Volgens hen is ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt waarom voor de habitattypen kranswierwateren en glanshaver- en vossenstaarthooilanden als gevolg van de wegverbreding geen negatieve gevolgen zullen optreden.

Daarnaast betogen Stichting Overlast A2, Briels, Briels-Loermans, Damman, Punte, De Ridder, Teulings, Tilman-Van Haaren en Lelijveld dat de in het tracébesluit voorziene ontwikkeling van nieuwe blauwgraslanden in het Natura 2000-gebied niet had mogen worden betrokken bij de beantwoording van de vraag of de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied worden aangetast. Zij wijzen erop dat de minister de ontwikkeling van nieuwe blauwgraslanden aanmerkt als mitigerende maatregel, maar dat dit begrip niet voorkomt in de Habitatrichtlijn. Zij stellen dat, indien in navolging van het document "Richtsnoeren voor de toepassing van artikel 6, lid 4, van de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG)" van de Europese Commissie wordt aangenomen dat mitigerende maatregelen bij de passende beoordeling mogen worden betrokken, de ontwikkeling van nieuwe habitats volgens dit document niet als mitigerende maatregel kan worden aangemerkt.

Ten slotte stellen zij zich op het standpunt dat niet aannemelijk is dat het tracé dient te worden gerealiseerd vanwege dwingende redenen van groot openbaar belang.

Wettelijk kader

86.1. Ingevolge artikel 15, tiende lid (oud), van de Tracéwet zijn de artikelen 19d en 19kc van de Nbw 1998 niet van toepassing op handelingen

waarop het tracébesluit betrekking heeft. Indien die handelingen de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied als bedoeld in die wet kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor dat gebied, zijn de artikelen 19j, eerste tot en met derde lid en vijfde lid, en 19kd van die wet en het krachtens artikel 19kb, eerste lid, van die wet bepaalde, van overeenkomstige toepassing op het vaststellen van een tracébesluit.

Ingevolge artikel 19j, eerste lid, van de Nbw 1998, voor zover hier van belang, houdt een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit tot het vaststellen van een plan dat, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, ongeacht de beperkingen die terzake in het wettelijk voorschrift waarop het berust, zijn gesteld, rekening met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied.

Ingevolge het tweede lid, voor zover hier van belang, maakt het bestuursorgaan voor plannen als bedoeld in het eerste lid, die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, alvorens het plan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied.

Ingevolge het derde lid wordt in de gevallen, bedoeld in het tweede lid, het besluit, bedoeld in het eerste lid, alleen genomen indien is voldaan aan de voorwaarden, genoemd in de artikelen 19g en 19h.

Ingevolge artikel 19g, eerste lid, kan een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, indien een passende beoordeling is voorgeschreven op grond van artikel 19f, eerste lid, slechts worden verleend indien gedeputeerde staten zich op grond van de passende beoordeling ervan hebben verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.

Ingevolge het tweede lid kunnen in afwijking van het eerste lid bij ontstentenis van alternatieve oplossingen voor een project gedeputeerde staten ten aanzien van Natura 2000-gebieden waar geen prioritair type natuurlijke habitat of prioritaire soort voorkomt, een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, voor het realiseren van het desbetreffende project, slechts verlenen om dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.

Ingevolge artikel 19h, eerste lid, verbinden gedeputeerde staten aan een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, die om dwingende redenen van groot openbaar belang wordt verleend voor het realiseren van projecten, waarvan niet met zekerheid vaststaat dat die projecten de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet aantasten, in ieder geval het voorschrift inhoudende de verplichting compenserende maatregelen te treffen.

86.2. Ingevolge artikel 6, derde lid, van de Habitatrichtlijn wordt voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een dergelijk gebied, een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied. Gelet op de conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied en onder voorbehoud van het bepaalde in lid 4, geven de bevoegde nationale instanties slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten en nadat zij in voorkomend geval inspraakmogelijkheden hebben geboden.

Ingevolge het vierde lid neemt de Lid-Staat, indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, alle nodige compenserende maatregelen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. De Lid-Staat stelt de Commissie op de hoogte van de genomen compenserende maatregelen. Wanneer het betrokken gebied een gebied met een prioritair type natuurlijke habitat en/of een prioritaire soort is, kunnen alleen argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijke gunstige effecten dan wel, na advies van de Commissie, andere dwingende redenen van groot openbaar belang worden aangevoerd.

Ontwerp-aanwijzingsbesluit Natura 2000-gebied

86.3. Blijkens het ontwerp-aanwijzingsbesluit voor het Natura 2000-gebied en de daarbij behorende kaart is de speciale beschermingszone één gebied en strekt het zich uit over zowel het Vlijmens Ven als de Moerputten en het Bossche Broek.

Het gebied is aangewezen als speciale beschermingszone voor de habitattypen kranswierwateren (H3140), blauwgraslanden (H6410) en glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510). De instandhoudingsdoelstelling voor elk van deze habitattypen is uitbreiding van de oppervlakte en verbetering van de kwaliteit. Tevens is het gebied als speciale beschermingszone aangewezen voor de soorten pimperlblauwtje (H1059) en donker pimperlblauwtje (H1061) met als instandhoudingsdoelstelling uitbreiding van de omvang en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied voor uitbreiding van de populatie tot een duurzame populatie van ten minste 8.000 onderscheidenlijk 2.000 volwassen individuen. Daarnaast is het gebied aangewezen voor de grote modderkruiper (H1145) en de kleine modderkruiper (H1149) met als instandhoudingsdoelstelling behoud van de omvang en kwaliteit van het leefgebied voor het behoud van de populatie. Ten slotte is het gebied aangewezen voor de drijvende waterweegbree (H1831) met als instandhoudingsdoelstelling behoud van de biotoop voor het behoud van de populatie.

Bevindingen onderzoek gevolgen Natura 2000-gebied

86.4. In natuurtoets-A is beschreven in hoeverre als gevolg van de realisering en het gebruik van het tracé in het Natura 2000-gebied schadelijke milieueffecten kunnen optreden. Met betrekking tot vernietiging, versnippering en verstoring door geluid, licht, mensen en trilling is vermeld dat deze effecten zijn beperkt tot de directe omgeving van de weg.

In natuurtoets-A staat dat in verband met de verbreding van de A2 een waterkerende kade op 250 meter afstand van het Bossche Broek wordt verkleind en dat de aanleg van een grondkerende constructie ervoor zorgt dat de waterkerende functie behouden blijft. Deze constructie wordt zodanig uitgevoerd dat deze niet te diep in de grond steekt. Op deze wijze worden negatieve effecten op de waterhuishouding van het Bossche Broek voorkomen. Hierbij wordt verwezen naar een rapport van Wagemaker uit 2008 waarin oplossingen zijn onderzocht voor het aanpassen van de waterkerende kades zonder invloed op het grondwatersysteem van het Bossche Broek.

De watergangen aan weerszijden van de A2 ter hoogte van het Natura 2000-gebied hoeven volgens natuurtoets-A niet te worden aangepast. In natuurtoets-A staat tevens dat ter plaatse van de verbreding van de weg minder hemelwater kan infiltreren, hetgeen een zeer beperkte invloed heeft op de grondwaterstand. Buiten het wegprofiel zullen geen veranderingen optreden, omdat de infiltratie in de directe omgeving en de waterpeilen van de watergangen niet wijzigen. Als gevolg van een toename van het verkeer zijn er volgens natuurtoets-A meer emissies en meer afspoeling van verontreinigende stoffen, maar zijn de gevolgen hiervan beperkt tot de directe omgeving van de weg of de bermsloot.

86.5. Met betrekking tot de stikstofdepositie staat in natuurtoets-A dat op en nabij het Natura 2000-gebied de situatie in 2011 is berekend, de situatie na de autonome ontwikkeling in 2013 en 2020 en de situatie na de realisering van de verbreding van de A2 in 2013 en 2020. Tevens is vermeld dat rekening is gehouden met de openstelling en verkeersaantrekkende werking van onder meer de verbrede A2 Rondweg 's-Hertogenbosch, de verbrede A2/A67 Randweg Eindhoven en de verbrede 's-Hertogenbosch Zuid-West Tangent. Ook is opgemerkt dat de provincie Noord-Brabant het voornemen heeft de N279 's-Hertogenbosch-Veghel aan te passen, maar dat de planologische situatie hieromtrent nog onvoldoende zeker is om rekening mee te kunnen houden. Voor het overige zijn er volgens natuurtoets-A geen concreet vastgestelde projecten of plannen bekend die leiden tot stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied. In natuurtoets-A wordt geconcludeerd dat uit de berekeningen blijkt dat significante negatieve gevolgen voor de beschermde habitattypen en -soorten in het Natura 2000-gebied, met uitzondering van de grote en kleine modderkruiper, als gevolg van stikstofdepositie niet zijn uit te sluiten en in zoverre een passende beoordeling noodzakelijk is. Met betrekking tot andere milieueffecten zijn significante gevolgen wel uit te sluiten, aldus natuurtoets-A.

86.6. In natuurtoets-B staat dat de kritische depositiewaarde voor het habitatype kranswierwateren in het algemeen tussen 410 en 2100 mol/ha/jaar bedraagt, afhankelijk van de bufferende werking van het gebied. De achtergronddepositie op dit habitatype in het Natura 2000-gebied bedraagt in 2011 gemiddeld 1677 mol/ha/jaar, in 2013 gemiddeld 1638 mol/ha/jaar en in 2020 gemiddeld 1483 mol/ha/jaar. De stikstofdepositie van het wegverkeer bedraagt 28 mol/ha/jaar in 2011 en in de autonome situatie 31 mol/ha/jaar in 2013 en 26 mol/ha/jaar in 2020. Na de verbreding van de A2 bedraagt de stikstofdepositie van het wegverkeer 32 mol/ha/jaar in 2013 en 27 mol/ha/jaar in 2020.

Volgens natuurtoets-B zijn de kranswierwateren in het Natura 2000-gebied niet gevoelig voor stikstofdepositie vanwege de mate van waterverversing en de toestroming van kwelwater in het gebied waar dit habitatype voorkomt. De conclusie van natuurtoets-B is dat de toename van stikstofdepositie als gevolg van de verbreding van de weg niet leidt tot ecologisch aantoonbare effecten op de aanwezige kranswierwateren en de wegverbreding uitbreiding niet in de weg staat.

86.7. Volgens natuurtoets-B is de kritische depositiewaarde voor het habitatype glanshaver- en vossenstaartheooilanden type A en type B 1400 onderscheidenlijk 1540 mol/ha/jaar. De achtergronddepositie op dit habitatype in het Natura 2000-gebied bedraagt in 2011 gemiddeld 1926 mol/ha/jaar, in 2013 gemiddeld 1877 mol/ha/jaar en in 2020 gemiddeld 1682 mol/ha/jaar. De stikstofdepositie van het wegverkeer bedraagt 47 mol/ha/jaar in 2011 en in de autonome situatie 53 mol/ha/jaar in 2013 en 45 mol/ha/jaar in 2020. Na de verbreding van de A2 bedraagt de stikstofdepositie van het wegverkeer 53 mol/ha/jaar in 2013 en 46 mol/ha/jaar in 2020.

In natuurtoets-B staat dat het habitatype glanshaver- en vossenstaartheooilanden in het Natura 2000-gebied goed is ontwikkeld en afhankelijk is van het hooilandbeheer. Door maaien en afvoeren wordt volgens natuurtoets-B de extra stikstofdepositie als gevolg van het wegverkeer uit het systeem gehaald. Om deze reden zal de verbreding van de A2 volgens natuurtoets-B geen effect hebben op de aanwezige glanshaver- en vossenstaartheooilanden en vormt de wegverbreding geen belemmering voor uitbreiding van dit habitatype.

86.8. Volgens natuurtoets-B bedraagt de kritische depositiewaarde voor het habitatype blauwgraslanden 1100 tot 1800 mol/ha/jaar. De achtergronddepositie op dit habitatype in het Natura 2000-gebied bedraagt in 2011 gemiddeld 1992 mol/ha/jaar, in 2013 gemiddeld 1946 mol/ha/jaar en in 2020 gemiddeld 1761 mol/ha/jaar. De stikstofdepositie van het wegverkeer bedraagt 58 mol/ha/jaar in 2011 en in de autonome situatie 73 mol/ha/jaar in 2013 en 63 mol/ha/jaar in 2020. Na de verbreding van de A2 bedraagt de stikstofdepositie van het wegverkeer 75 mol/ha/jaar in 2013 en 66 mol/ha/jaar in 2020.

In natuurtoets-B staat dat de kritische depositiewaarde voor blauwgraslanden in het Natura 2000-gebied in de huidige situatie 1100 mol/ha/jaar bedraagt. In de Moerputten treedt volgens natuurtoets-B kwaliteitsverlies van het areaal blauwgraslanden van 6,7 hectare op door

verdroging en verzuring. Alle maatregelen die hier mogelijk zijn zonder in te grijpen in de hydrologie van het gebied zijn genomen. Voor duurzaam behoud en ontwikkeling van de blauwgraslanden is herstel van het hydrologische systeem nodig. Eén van de mogelijke maatregelen in dit verband is het bevoeien van de blauwgraslanden in de Moerputten met kwalitatief goed water uit het Vlijmens Ven. Deze maatregel is momenteel echter nog niet mogelijk, omdat het water in het Vlijmens Ven te voedselrijk is als gevolg van de landbouw. De tijdelijke toename in stikstofdepositie door de wegverbreding, alhoewel deze klein is en wegvalt tegen de achtergronddepositie, betekent een kleine versnelling van het kwaliteitsverlies dat al gaande is, aldus natuurtoets-B.

Natuurtoets-B vermeldt voorts dat in het Bossche Broek een areaal van 4,8 hectare blauwgraslanden van goede kwaliteit voorkomt in mozaïek met overgangs- en trilvenen. Kleine verschillen in waterkwaliteit kunnen ertoe leiden dat als gevolg van verzuring overgangs- en trilvenen zich meer ontwikkelen dan blauwgraslanden. Door deze kwetsbaarheid zijn negatieve gevolgen voor de blauwgraslanden in het Bossche Broek als gevolg van de toename van de stikstofdepositie vanwege de wegverbreding niet uit te sluiten. In het Bossche Broek is over enkele tientallen jaren uitbreiding van blauwgraslanden mogelijk. Door hooilandbeheer kan de atmosferische stikstofdepositie samen met fosfaat jaarlijks uit het systeem gehaald worden, waardoor het terrein langzamerhand zal verschrallen en ontwikkeling van blauwgraslanden in mozaïek met glanshaver en vossenstaarthooilanden of overgangs- en trilvenen mogelijk wordt. Doordat de wegverbreding in 2020 hier nog steeds een stikstofdepositietoename van 5-25 mol N/ha/jr tot gevolg heeft, kan de ontwikkeling van blauwgraslanden in het Bossche Broek worden geremd.

In natuurtoets-B staat voorts dat in het Vlijmens Ven goede mogelijkheden bestaan voor uitbreiding van blauwgraslanden. Blauwgraslanden kunnen op korte termijn tot ontwikkeling komen, nadat, na het verwerven van benodigde gronden en het afgraven van een toplaag van 50 cm, het hydrologische systeem is hersteld. De wegverbreding heeft een tijdelijke toename in stikstofdepositie op het Vlijmens Ven tot gevolg die geen belemmering vormt voor de uitbreiding van blauwgraslanden in het Vlijmens Ven.

Volgens natuurtoets-B zullen mitigerende maatregelen worden getroffen om de negatieve effecten van de wegverbreding op de blauwgraslanden in het Natura 2000-gebied weg te nemen. Hiertoe wordt verwezen naar de bijlage "Mitigatieplan verbreding A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven" (hierna: het mitigatieplan).

In het mitigatieplan staat dat de wegverbreding zorgt voor een vertraging in de afname van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied die ertoe leidt dat de kwaliteit van de bestaande blauwgraslanden onder druk komt te staan. Het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande blauwgraslanden is in de huidige situatie niet mogelijk, omdat het beheer reeds is geoptimaliseerd. In het concept-beheerplan is een uitbreiding van blauwgraslanden voorzien, die echter pas mogelijk is na aanpassing van de hydrologie van de betrokken gronden, die nu nog deels in eigendom zijn van particulieren en voor agrarische doeleinden worden gebruikt. Vanwege de tijd die met de verwerving en herinrichting van de benodigde gronden gemoeid

is, zal de uitbreiding van blauwgraslanden volgens het concept-beheerplan waarschijnlijk plaatsvinden in de periode 2018-2030. Dit tijdpad in het concept-beheerplan is gebaseerd op het realiseren van de EHS, waarvan het Natura 2000-gebied onderdeel uitmaakt. In 2011 is de verwerving van gronden voor de EHS door politieke koerswijzigingen echter grotendeels beëindigd en zijn ook de lopende onderhandelingen over gronden in het Natura 2000-gebied afgebroken. Het gevolg hiervan is dat de uitbreiding van blauwgraslanden in het Natura 2000-gebied onzeker is geworden. In het kader van een grootschalige ruilverkaveling in en nabij het Natura 2000-gebied in de gemeente Heusden is het echter mogelijk gebleken om 20 ha grond te verwerven die kunnen worden gebruikt om een gebied van 100 ha tot een hydrologische eenheid te maken, waarvan een aanzienlijk deel als blauwgrasland tot ontwikkeling kan worden gebracht. De gemeente en de overige betrokken partijen beschikken evenwel niet over de hiervoor benodigde 1 miljoen euro. De kavelruil kan niettemin doorgang vinden, nu Rijkswaterstaat bereid is aanvullende financiering beschikbaar te stellen in het kader van de mitigatie van de gevolgen van de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de verbreding van de A2. Hierdoor bestaat de verwachting dat in 2012 kan worden begonnen met de herinrichting van het Vlijmens Ven en dat hier in 2013 de eerste nieuwe blauwgraslanden aanwezig zijn. Door de ontwikkeling van de nieuwe blauwgraslanden in het Vlijmens Ven worden de effecten van de toename van de stikstofdepositie op de bestaande 11,5 hectare blauwgraslanden als gevolg van het wegverkeer over de verbrede A2 ruimschoots gemitigeerd, aldus het mitigatieplan.

86.9. Natuurtoets-B verwijst voor de wijze waarop de stikstofdepositie is berekend naar bijlage 5 van natuurtoets-A. In deze bijlage staat dat de berekeningen voor de stikstofdepositie zijn uitgevoerd met het model Stacks D+ en dat is gebruik gemaakt van emissiefactoren voor het wagenpark die zijn berekend door TNO en het Planbureau voor de Leefomgeving. Voorts is in de bijlage vermeld welke wegvakken in het studiegebied bij de berekening zijn betrokken. Tevens is vermeld dat voor de achtergronddepositie gebruik is gemaakt van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland van het Planbureau voor de Leefomgeving. In tabel 4 van de bijlage staat van welke depositiesnelheden van ammoniak en stikstofdioxiden is uitgegaan.

Maatregel blauwgraslanden in tracébesluit

86.10. Ingevolge artikel 6, aanhef en tweede lid, van het tracébesluit wordt vanwege de mogelijke negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van het habitatype blauwgraslanden als mitigerende maatregel de hydrologische situatie binnen het deelgebied Vlijmens Ven verbeterd, waarmee uitbreiding van dit habitatype binnen dit gebied mogelijk wordt gemaakt. De wijze van uitvoering van deze maatregel is nader beschreven in het hiervoor opgestelde stikstofmitigatieplan.

Beoordeling van de beroepsgronden

86.11. De Afdeling volgt appellanten niet in hun stelling dat uit artikel 15, tiende lid (oud), van de Tracéwet volgt dat bij de beoordeling van de gevolgen die een tracébesluit kan hebben op een Natura 2000-gebied de combinatie met andere plannen of projecten niet mag worden betrokken en de Tracéwet in zoverre een afwijkend toetsingskader bevat ten opzichte van de Nbw 1998. Artikel 15, tiende lid (oud), van de Tracéwet verklaart immers artikel 19j, eerste tot en met het derde lid, van de Nbw 1998 van overeenkomstige toepassing op het vaststellen van een tracébesluit, waaruit volgt dat de gevolgen van het tracébesluit ook in combinatie met andere plannen en projecten dienen te worden beoordeeld.

Hierbij komt dat appellanten niet aannemelijk hebben gemaakt dat de minister mogelijke significante gevolgen die het tracébesluit in combinatie met andere plannen of projecten op het Natura 2000-gebied kan hebben onvoldoende bij de besluitvorming heeft betrokken. In natuurtoets-A is ook uitdrukkelijk ingegaan op gevolgen van de stikstofdepositie die het tracébesluit op het desbetreffende gebied heeft in combinatie met andere plannen en projecten. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat wat betreft andere milieueffecten dan stikstofdepositie relevante cumulatieve effecten kunnen ontstaan die niet zijn onderzocht.

De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat artikel 15, tiende lid (oud), van de Tracéwet leidt tot een beperking van de werking van het bepaalde in artikel 19j van de Nbw 1998 en daarmee dat artikel 6 van de Habitatrichtlijn op onjuiste wijze is geïmplementeerd in de nationale regelgeving. De Afdeling ziet evenmin aanleiding voor het oordeel dat de minister mogelijke significante gevolgen die het tracébesluit in combinatie met andere plannen of projecten op het Natura 2000-gebied kan hebben onvoldoende bij de besluitvorming heeft betrokken.

86.12. Nu in natuurtoets-A is geconcludeerd dat de wegverbreding significante gevolgen kan hebben voor het Natura 2000-gebied was de minister op grond van artikel 15, tiende lid, (oud) van de Tracéwet, gelezen in verbinding met artikel 19j, tweede lid, van de Nbw 1998 verplicht een passende beoordeling te maken van de gevolgen van het tracébesluit voor het Natura 2000-gebied, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dit gebied.

86.13. Gelet op het bepaalde in artikel 15, tiende lid, (oud) van de Tracéwet, gelezen in verbinding met artikel 19j, derde lid, en artikel 19g, eerste lid, van de Nbw 1998, dient in het navolgende, in het licht van de aangevoerde beroepsgronden, te worden beoordeeld of de minister zich op het standpunt heeft mogen stellen dat hij op grond van de passende beoordeling, waaronder in dit geval moet worden begrepen natuurtoets-A en natuurtoets-B, zich ervan heeft verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zullen worden aangetast.

86.14. Zoals het Hof van Justitie heeft geoordeeld in het arrest van 7 september 2004, C-127/02, Kokkelvisserij, (www.curia.europa.eu), brengt een passende beoordeling van de gevolgen van een plan of project voor het betrokken gebied mee dat, voordat voor dit plan of project toestemming wordt verleend, op basis van de beste wetenschappelijke kennis ter zake,

alle aspecten van het plan of het project die op zichzelf of in combinatie met andere plannen of projecten de instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied in gevaar kunnen brengen, moeten worden geïnventariseerd.

86.15. Wat betreft de wijziging van een waterkerende kade nabij het Natura 2000-gebied is van belang dat, zoals in rechtsoverweging 86.4 is weergegeven, volgens natuurtoets-A de grondkerende constructie die in verband hiermee wordt aangelegd zodanig wordt uitgevoerd dat deze niet te diep in de grond steekt, zodat negatieve effecten op de waterhuishouding van het Bossche Broek worden voorkomen. Voorts is van belang dat op de kaarten behorend bij het tracébesluit ter hoogte van kilometer 119.9 een grondkerende constructie is ingetekend, zodat niet valt in te zien dat de aanleg van de constructie niet is verzekerd.

Appellanten hebben hetgeen in natuurtoets-A over de wijziging van de waterkerende kade is opgemerkt niet gemotiveerd weersproken. Zij hebben evenmin aannemelijk gemaakt dat de in het tracébesluit opgenomen grondkerende constructie niet voldoet aan hetgeen hierover in natuurtoets-A is opgemerkt. Derhalve bestaat in hetgeen zij op dit punt hebben aangevoerd geen aanleiding voor de conclusie dat negatieve beïnvloeding van de grondwaterstand in het Natura 2000-gebied dreigt.

Appellanten hebben niet gemotiveerd weersproken dat, zoals hiervoor in rechtsoverweging 86.4 is vermeld, volgens natuurtoets-A als gevolg van het tracébesluit meer emissies en meer afspoeling van verontreinigende stoffen zullen optreden, maar dat de gevolgen hiervan zijn beperkt tot de directe omgeving van de weg of de bermsloot. Derhalve valt niet in te zien dat, zoals appellanten betogen, verontreiniging van het Natura 2000-gebied dreigt door afstromend wegwater dat in het Natura 2000-gebied terecht komt.

86.16. Gelet op hetgeen is vermeld in rechtsoverweging 86.9 ziet de Afdeling niet in dat, zoals appellanten stellen, in natuurtoets-A en -B onvoldoende inzichtelijk is gemaakt van welke uitgangspunten en invoergegevens is uitgegaan met betrekking tot de op het Natura 2000-gebied te verwachten stikstofdepositie.

Voor zover appellanten erop wijzen dat de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland een ruime onzekerheidsmarge hebben, overweegt de Afdeling dat zij geen concrete gegevens naar voren hebben gebracht aan de hand waarvan twijfel kan rijzen over de representativiteit van destijds bij de berekening van de stikstofdepositie gebruikte modellen en gegevens. Mede gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat ten tijde van het bestreden tracébesluit de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland niet toereikend waren om ter plaatse voldoende zekerheid te verschaffen van de te verwachten werkelijkheid.

Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat relevante plannen of projecten niet bij de beoordeling zijn betrokken. Hierbij is van belang dat de minister onvoldoende weersproken heeft toegelicht dat de weg naar Tilburg is verdisconteerd in de achtergronddepositie.

Hetgeen appellanten hebben aangevoerd, maakt niet dat de minister niet heeft mogen uitgaan van de in natuurtoets-A en -B berekende stikstofdepositie.

86.17. Zoals hiervoor in de rechtsoverwegingen 86.6 en 86.7 is weergegeven, is in natuurtoets-B uiteengezet waarom voor de habitattypen kranswierwateren en glanshaver- en vossenstaarthooilanden geen negatieve gevolgen zijn te verwachten. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat natuurtoets-B wat deze bevindingen betreft onvolledig of onjuist is. Gelet hierop faalt de beroepsgrond dat niet inzichtelijk is waarom als gevolg van het tracébesluit geen negatieve gevolgen voor de habitattypen kranswierwateren en glanshaver- en vossenstaarthooilanden zullen ontstaan.

*Beoordeling gevolgen voor habitatype blauwgraslanden – prejudiciële vragen
Hof van Justitie*

87. Zoals in rechtsoverweging 86.8 is overwogen, treedt in de Moerputten volgens natuurtoets-B kwaliteitsverlies van het areaal blauwgraslanden van 6,7 hectare op door verdroging en verzuring. Alle maatregelen die hier mogelijk zijn zonder in te grijpen in de hydrologie van het gebied zijn genomen. Voor duurzaam behoud en ontwikkeling van de blauwgraslanden is herstel van het hydrologische systeem nodig. Eén van de mogelijke maatregelen in dit verband is het bevoeien van de blauwgraslanden in de Moerputten met kwalitatief goed water uit het Vlijmens Ven. Deze maatregel is momenteel echter nog niet mogelijk, omdat het water in het Vlijmens Ven te voedselrijk is als gevolg van de landbouw. De tijdelijke toename in stikstofdepositie door de wegverbreding, alhoewel deze klein is en wegvalt tegen de achtergronddepositie, betekent een kleine versnelling van het kwaliteitsverlies dat al gaande is, aldus natuurtoets-B.

Natuurtoets-B vermeldt voorts dat in het Bossche Broek een areaal van 4,8 hectare blauwgraslanden van goede kwaliteit voorkomt in mozaïek met overgangs- en trilvenen. Kleine verschillen in waterkwaliteit kunnen ertoe leiden dat als gevolg van verzuring overgangs- en trilvenen zich meer ontwikkelen dan blauwgraslanden. Door deze kwetsbaarheid zijn negatieve gevolgen voor de blauwgraslanden in het Bossche Broek als gevolg van de toename van de stikstofdepositie vanwege de wegverbreding niet uit te sluiten. In het Bossche Broek is over enkele tientallen jaren uitbreiding van blauwgraslanden mogelijk. Door hooilandbeheer kan de atmosferische stikstofdepositie samen met fosfaat jaarlijks uit het systeem gehaald worden, waardoor het terrein langzamerhand zal verschrallen en ontwikkeling van blauwgraslanden in mozaïek met glanshaver en vossenstaarthooilanden of overgangs- en trilvenen mogelijk wordt. Doordat de wegverbreding in 2020 hier nog steeds een stikstofdepositietoename van 5-25 mol N/ha/jr tot gevolg heeft, kan de ontwikkeling van blauwgraslanden in het Bossche Broek worden geremd.

In natuurtoets-B staat voorts dat in het Vlijmens Ven goede mogelijkheden bestaan voor uitbreiding van blauwgraslanden. Blauwgraslanden kunnen op korte termijn tot ontwikkeling komen, nadat, na het verwerven van benodigde gronden en het afgraven van een toplaag van 50 cm, het hydrologische systeem is hersteld. De wegverbreding heeft een tijdelijke toename in stikstofdepositie op het Vlijmens Ven tot gevolg die geen belemmering vormt voor de uitbreiding van blauwgraslanden in het Vlijmens Ven.

Volgens natuurtoets-B zullen mitigerende maatregelen worden

getroffen om de negatieve effecten van de wegverbreding op de blauwgraslanden in het Natura 2000-gebied weg te nemen. Hiertoe wordt verwezen naar het mitigatieplan.

In het mitigatieplan staat dat de wegverbreding zorgt voor een vertraging in de afname van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied die ertoe leidt dat de kwaliteit van de bestaande blauwgraslanden onder druk komt te staan. Het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande blauwgraslanden is in de huidige situatie niet mogelijk, omdat het beheer reeds is geoptimaliseerd. In het concept-beheerplan is een uitbreiding van blauwgraslanden voorzien, die echter pas mogelijk is na aanpassing van de hydrologie van de betrokken gronden, die nu nog deels in eigendom zijn van particulieren en voor agrarische doeleinden worden gebruikt. Vanwege de tijd die met de verwerving en herinrichting van de benodigde gronden gemoeid is, zal de uitbreiding van blauwgraslanden volgens het concept-beheerplan waarschijnlijk plaatsvinden in de periode 2018-2030. Dit tijdpad in het concept-beheerplan is gebaseerd op het realiseren van de EHS, waarvan het Natura 2000-gebied onderdeel uitmaakt. In 2011 is de verwerving van gronden voor de EHS door politieke koerswijzigingen echter grotendeels beëindigd en zijn ook de lopende onderhandelingen over gronden in het Natura 2000-gebied afgebroken. Het gevolg hiervan is dat de uitbreiding van blauwgraslanden in het Natura 2000-gebied onzeker is geworden. In het kader van een grootschalige ruilverkaveling in en nabij het Natura 2000-gebied in de gemeente Heusden is het echter mogelijk gebleken om 20 ha grond te verwerven die kunnen worden gebruikt om een gebied van 100 ha tot een hydrologische eenheid te maken, waarvan een aanzienlijk deel als blauwgrasland tot ontwikkeling kan worden gebracht. De gemeente en de overige betrokken partijen beschikken evenwel niet over de hiervoor benodigde 1 miljoen euro. De kavelruil kan niettemin doorgang vinden, nu Rijkswaterstaat bereid is aanvullende financiering beschikbaar te stellen in het kader van de mitigatie van de gevolgen van de toename van de stikstofdepositie als gevolg van de verbreding van de A2. Hierdoor bestaat de verwachting dat in 2012 kan worden begonnen met de herinrichting van het Vlijmens Ven en dat hier in 2013 de eerste nieuwe blauwgraslanden aanwezig zijn. Door de ontwikkeling van de nieuwe blauwgraslanden in het Vlijmens Ven worden de effecten van de toename van de stikstofdepositie op de bestaande 11,5 hectare blauwgraslanden als gevolg van het wegverkeer over de verbrede A2 ruimschoots gemitigeerd, aldus het mitigatieplan.

87.1. Gelet op het voorgaande heeft de wegverbreding als zodanig volgens natuurtoets-B negatieve gevolgen voor het bestaande areaal van het habitatype blauwgraslanden. Het tracébesluit brengt echter niet alleen negatieve gevolgen met zich mee voor dit habitatype. In artikel 6, aanhef en tweede lid, van het tracébesluit is bepaald dat de hydrologische situatie binnen het Vlijmens Ven wordt verbeterd, waarmee uitbreiding van blauwgraslanden binnen dit gebied mogelijk wordt gemaakt, hetgeen is uitgewerkt in het mitigatieplan. De minister heeft onweersproken uiteengezet dat op deze wijze een groter areaal blauwgraslanden tot ontwikkeling zal worden gebracht dat van betere kwaliteit is dan het bestaande. Volgens de minister is geen sprake van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van

het gebied, omdat door de aanleg van nieuwe blauwgraslanden die in het tracébesluit is voorzien aan de instandhoudingsdoelstellingen voor dit habitatype zal worden voldaan.

87.2. In het Kokkelvisserij-arrest heeft het Hof van Justitie overwogen dat de bevoegde nationale autoriteiten, op basis van de passende beoordeling van de gevolgen van het plan of project voor het betrokken gebied, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen daarvan, slechts toestemming mogen geven voor het plan of project wanneer zij de zekerheid hebben verkregen dat de activiteit geen schadelijke gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied. Dit is het geval wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen zijn.

87.3. Het standpunt van de minister komt erop neer dat, in het geval waarin een project negatieve gevolgen heeft voor het bestaande areaal van een beschermd habitatype in een Natura 2000-gebied, bij de beoordeling of sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van dat gebied betekenis toekomt aan de omstandigheid dat in het kader van het project in hetzelfde Natura 2000-gebied een areaal van gelijke of grotere omvang van dat habitatype tot ontwikkeling zal worden gebracht op een locatie waar dat habitatype geen negatieve gevolgen van het project zal ondervinden.

87.4. Naar het oordeel van de Afdeling geven de tekst van de Habitatrichtlijn en de jurisprudentie van het Hof van Justitie geen uitsluitel over hoe in het voorliggende geval dient te worden beoordeeld of sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied.

87.5. Het Supreme Court van Ierland heeft bij beslissing van 13 mei 2011 aan het Hof van Justitie verzocht bij wijze van prejudiciële beslissing de volgende vragen te beantwoorden (zaak nr. C-258/11; Sweetman e.a./An Bord Pleanála):

1. Welke juridische criteria dient een bevoegde instantie toe te passen bij de beoordeling van de vraag of een plan of project dat onder artikel 6, lid 3, van de Habitatrichtlijn valt, "de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten"?

2. Heeft de toepassing van het voorzorgsbeginsel tot gevolg dat voor een dergelijk plan of project geen toestemming kan worden verleend indien het tot blijvend onherstelbaar verlies van de gehele betrokken habitat of een deel daarvan zal leiden?

3. Bestaat er een verband - en zo ja, welk - tussen artikel 6, lid 4, en de uit hoofde van artikel 6, lid 3, te verrichten beoordeling van de vraag of het plan of project de natuurlijke kenmerken van het gebied al dan niet zal aantasten?

87.6. De beantwoording van deze vragen door het Hof van Justitie is naar verwachting van groot belang voor de afdoening van de onderhavige zaak. Onzeker is echter of de antwoorden van het Hof van Justitie toereikend zullen zijn om het onderhavige geschil daadwerkelijk te kunnen beslechten. Uit de verwijzingsuitspraak van het Supreme Court blijkt dat de zaak Sweetman e.a./An Bord Pleanála betrekking heeft op de aanleg van een

weg door een Natura 2000-gebied die het permanente verlies tot gevolg heeft van ongeveer 1,47 hectare naakte, kalkhoudende rotsen, een prioritair habitatype. In de onderhavige zaak is geen sprake van permanent verlies van een prioritair habitatype, maar van (dreigende) vermindering van de kwaliteit van een niet-prioritair habitatype, in de situatie dat het betrokken project voorziet in de aanleg van een nieuw areaal van dit habitatype in hetzelfde gebied.

87.7. Hoewel het Supreme Court van Ierland in vraag 1. reeds in het algemeen heeft gevraagd naar de bij de beoordeling van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied toe te passen criteria, wenst de Afdeling, gelet op het vorenstaande, in het bijzonder te vernemen in hoeverre, in het geval het project negatieve gevolgen heeft voor het bestaande areaal van een beschermd habitatype in een Natura 2000-gebied, betekenis kan worden toegekend aan de omstandigheid dat in het kader van het project in hetzelfde Natura 2000-gebied een areaal van gelijke of grotere omvang van dat habitatype tot ontwikkeling zal worden gebracht, dat geen negatieve gevolgen van het project zal ondervinden.

88. Het in de rechtsoverwegingen 87 en verder overwogene brengt de Afdeling tot de volgende prejudiciële vragen:

1. Dient de zinsnede "de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten" in artikel 6, derde lid, van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna zodanig te worden uitgelegd dat van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied geen sprake is in het geval het project gevolgen heeft voor het bestaande areaal van een beschermd habitatype in het betrokken gebied, indien in het kader van het project in het betrokken gebied een areaal van gelijke of grotere omvang van dat habitatype tot ontwikkeling wordt gebracht?

2. Indien het antwoord op de eerste vraag luidt dat de zinsnede "de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten" zodanig dient te worden uitgelegd dat van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied sprake is, moet het ontwikkelen van een nieuw areaal van een habitatype in dat geval worden aangemerkt als een compenserende maatregel als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de richtlijn?

Verzoek om gelijktijdige behandeling

89. De verwijzingsuitspraak in deze zaak en de verwijzingsuitspraak van het Supreme Court van 13 mei 2011 in zaak nr. C-258/11; Sweetman e.a./An Bord Pleanála, zien op een vergelijkbare problematiek en de prejudiciële vragen vertonen een sterke overeenkomst. De Afdeling acht het daarom aangewezen het Hof van Justitie te verzoeken deze verwijzingsuitspraak voor het verdere verloop van de procedure, voor zover mogelijk, gelijktijdig te behandelen met de verwijzingsuitspraak van het Supreme Court.

Slot

90. De behandeling van de beroepen zal worden geschorst totdat het Hof van Justitie uitspraak heeft gedaan.

91. Stichting Overlast A2 heeft in haar reactie op het voornemen van de Afdeling om een prejudiciële beslissing te vragen, verzocht het bestredene ambtshalve te schorsen.

92. Ingevolge artikel 36, eerste lid, van de Wet op de Raad van State in verbinding met artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling zo nodig een voorlopige voorziening treffen. In het laatste geval bepaalt de Afdeling het tijdstip waarop de voorlopige voorziening vervalt.

93. De Afdeling ziet, mede gelet op artikel 4, derde lid, van het Verdrag betreffende de Europese Unie, aanleiding te beoordelen of termen aanwezig zijn een voorlopige voorziening als bedoeld in artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb te treffen.

Uit de passende beoordeling blijkt dat de stikstofdepositie op de blauwgraslanden in de Moerputten mogelijkwerijs een kleine versnelling van het kwaliteitsverlies dat daar al gaande is tot gevolg heeft. In het Bossche Broek is door de wijze waarop de blauwgraslanden aldaar worden beheerd de kwaliteit daarvan goed. Hoewel de toename van de stikstofdepositie volgens de passende beoordeling vanwege het in gebruik nemen van het tracé in 2013 het grootst is, is de Afdeling er niet van overtuigd dat deze depositie, totdat zij in de onderhavige procedure heeft beslist, een zodanig kwaliteitsverlies van de blauwgraslanden in het Bossche Broek tot gevolg heeft dat deze niet meer omkeerbaar is. De Afdeling ziet, bij afweging van de betrokken belangen, in de omstandigheid dat zij het Hof van Justitie verzoekt een prejudiciële beslissing te nemen geen termen aanwezig om een voorlopige voorziening als bedoeld in artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb te treffen. Dit laat onverlet dat, zolang het tracébesluit en het wijzigingsbesluit niet in rechte onaantastbaar zijn, de minister op eigen risico daarvan gebruik maakt.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verzoekt het Hof van Justitie van de Europese Unie bij wege van prejudiciële beslissing uitspraak te doen op de volgende vragen:
 1. Dient de zinsnede "de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten" in artikel 6, derde lid, van richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en wilde flora en fauna zodanig te worden uitgelegd dat van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied geen sprake is in het geval het project gevolgen heeft voor het bestaande areaal van een beschermd habitatype in het betrokken gebied, indien in het kader van het project in het betrokken gebied een areaal van gelijke of grotere omvang van dat habitatype tot ontwikkeling wordt gebracht?
 2. Indien het antwoord op de eerste vraag luidt dat de zinsnede "de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten" zodanig dient te worden uitgelegd dat van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied sprake is, moet het ontwikkelen van een nieuw areaal van een habitatype in dat geval worden aangemerkt als een compenserende maatregel als bedoeld in artikel 6, vierde lid, van de richtlijn?
- II. schorst de behandeling van de beroepen tot het Hof van Justitie van de Europese Unie uitspraak heeft gedaan en houdt iedere verdere beslissing aan.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.W.L. Simons-Vinckx en mr. G. van der Wiel, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek
voorzitter

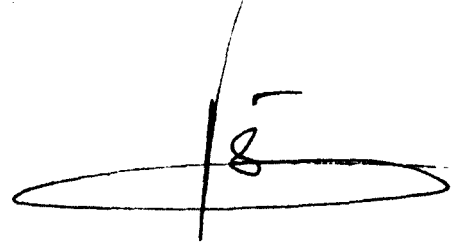
w.g. Drouen
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 7 november 2012

375-625-632-717-725.

Verzonden: 7 november 2012

Voor eensluidend afschrift,
de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' with a horizontal bar across it, and a small 'S' to the right.

mr. H.H.C. Visser